

தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை

புதன்கிழமை, 1971 சூலை 21.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

பயிற்சி பெற்ற பட்டதாரி ஆசிரியர்கள்

* 340 வினா—திரு. என். மருதாசலம் : மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

செகண்டரி கிரேட் ஆசிரியர்களாகப் பணியாற்றும் பயிற்சி பெற்ற பட்டதாரி ஆசிரியர்களுக்குப் பட்டதாரி ஆசிரியர் சம்பளம் வழங்கும் உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இல்லை.

திரு. என். மருதாசலம் : தலைவர் அவர்களே, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களுக்கு இன்னும் பாதிச் சம்பளம் கொடுக்காமலிருக்கிறதே, அந்தச் சம்பளத்தைக் கொடுக்க அரசு உத்தேசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுப்பதைப் பற்றிய குறிப்புகள் இல்லை. தனித் கேள்வி போட்டால் அந்த விவரம் திரட்டித் தரப்படும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பொதுவாக, தொழிற்சங்க விதிமுறைகள்படி, எந்த வேலைக்கு ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றாரோ அவர் அந்த வேலையைச் செய்யவேண்டுமென்றும் எந்தப் பணிக்காக அவர் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றாரோ, அந்தப் பணிக்குரிய ஊதியம் அவருக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் இருக்கிறது. அப்படி இருக்கிறபோது, இம்மாதிரி பி. டி. பட்டம் பெற்ற ஆசிரியர்களுக்கு, சில காரணங்களுக்காக வேறு வேலை கொடுக்கின்றபோது, அந்த வேலைக்குரிய ஊதியம் கொடுக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களாக இருந்து பணி புரிகிறபோது, தாங்களாகவே தங்கள் தகுதியைப் பெருக்கிக் கொள்ளுகிறார்கள். பி. ஏ., பி. டி. படித்தவர்களுக்கு “இம்மீடியட்” ஆக இரண்டு ‘இன்க்ரிமென்ட்ஸ்’ தரப்படுகின்றன. எம். ஏ., பி. டி. படித்தவர்களுக்கு நான்கு இன்க்ரிமென்ட்ஸ் தரப்படுகின்றன. பி. ஏ., பி. டி. படித்தவர்களாயிருந்தாலும், எம். ஏ., பி. டி. படித்தவர்களாயிருந்தாலும், அந்த பி. டி. ஆசிரியர் வேலை காலியாக இருக்கும்

[1971 சூலை 21]

போது அந்தப் பதவிக்கு வர அவர்களுக்கு உரிமை உண்டு. செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியராக இருந்துகொண்டு பி.டி. கிரேடு ஆசிரியர் சம்பளம் வாங்குவது என்பதற்கு இப்பொழுது குறிப்புகள் இல்லை. இன்க்ரிமென்ட் மட்டும் தரப்படுகிறது.

திரு. கோ. இளங்கோவன் : பட்டதாரி ஆசிரியர்களின் ஊதியத்தை உயர்த்தும் திட்டம் அரசிடம் எதேனும் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட திட்டம் அரசாங்கத்திடம் இல்லை. அவர்கள் கோரிக்கை தந்திருக்கிறார்கள். அதை நிதித் துறை ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, தற்போது முறைப்படி ஐ.எ.எஸ். பயிலாதவர்களுக்கு அவர்களுடைய சர்வீசைக் கணக்கிட்டு, முறைப்படி ஐ.எ.எஸ். பயின்றவர்களுக்குத் தரப்படும் சம்பளம் போல்—உயர் பதவி கொடுக்கப்படுவது போல்—ஆரம்பப்பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும் செகண்டரி கிரேடு பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும், அவர்களுடைய கல்வித் தகுதிக்கேற்ப சம்பளம்கொடுப்பதில் நம்முடைய அரசு தாமதம் காட்டுவதற் குறிய காரணங்கள் யாவை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அந்தந்தப் பதவிக்கு ஏற்ற அளவு தனிச் சம்பள விகிதங்கள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே, பொதுவாக, செகண்டரி கிரேடு படித்துவிட்டு, ஹையர் கிரேட்டில் ஆசிரியராக இருந்து, ஹையர் கிரேடு ஆசிரியருக்குரிய சம்பளம் பெற்று வந்ததைத்தான் அரசாங்கம் மாற்றியமைத்தது. தகுதிக்குரிய பதவியைப் பேற வேண்டுமேதவிர தகுதியில் முழு நிலையைப் பெற்றவரிடார் என்ற வடனேயே அந்தச் சம்பளத்தைத் தர முடியாது. ஆனால் பி.எ., பி.டி., எம்.எ., பி.டி. படித்தவர்கள் பி.டி. அசிஸ்டென்ட் வேலை காலி ஏற்படுகிறபோது அதிலே சேர்ந்துகொண்டு அதற்குரிய சம்பளம் வாங்குவதற்கு உரிமையுடையவர்கள் அவர்கள். ஆகவே, அவர்கள் இருக்கும் பதவியில் இருந்துகொண்டே தங்கள் தகுதியை உயர்த்திக் கொண்டவடனேயே அதற்குள்ள சம்பளம் தருவது என்பது இயலாது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்கள் பலர் இந்த முறையில் தங்கள் முயற்சியால் தகுதிகளைப் பெருக்கிக்கொள்ளுகிறார்கள். பெருக்கிக்கொண்டும் பல ஆண்டுகள் அதே வேலையில் நான் அமர்ந்திருக்கிறார்கள். ஆனால், அதே சமயத்தில், நாம் உயர் நிலைப் பள்ளிகளில் பட்டதாரி ஆசிரியர்களை நியமித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே இம்மாதிரித் தன் முயற்சியால் தகுதியைப் பெருக்கிக் கொண்டவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கும் பொருட்டு அவர்களுக்கு முதலிடம் அளித்து, பட்டதாரி ஆசிரியர்களை நியமிக்கும்போது, அவர்களுக்கு நியமனம் அளிக்க இந்த அரசு முன்வருமா?

1971 சூலை 21]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் தங்களுடைய தகுதியை உயர்த்திக்கொண்டு, பி.டி. அஸிஸ் டென்ட் வேலை பார்க்கும் தகுதி பெறும்போது அந்த வேலைகளை அவர்களுக்குத் தரலாம் என்று விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி இடங்கள் ஏற்படும்போது அவர்களுக்கு அந்த இடங்களை வழங்கலாம்.

* 341 வினா—**திரு. என். மருதாசலம் :** மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களாகப் பணியாற்றுகின்ற பட்டதாரி ஆசிரியர்களைப் பதிதாக வேலைக்கமர்த்தும்போது மேற்கண்டவர்களுக்கு சர்வீஸ் அடிப்படையில் முதலிடம் அளித்து வேலையில் அமர்த்த அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அரசினர் பள்ளிகளிலும் கழக உயர்நிலைப்பள்ளிகளிலும் பணிபுரியும் இடைநிலை ஆசிரியர்களில் பட்டப்படிப்பும், பி.டி. ஆசிரியர் பயிற்சியில் தேர்வும் பெற்றவர்கள் பட்டதாரி ஆசிரியர்களாகப் பதவி உயர்வு பெற தமிழ்நாடு கல்வி சார்புப் பணி தனி விதிகளிலும், மாவட்டக் கழகச் சட்ட விதிகளிலும் போதிய வழிவகைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. உதவி பெறும் தனியார் பள்ளிகளில் நிர்வாகத்தினருக்கு அம்மாதிரிப் பதவி உயர்வு அளிக்க உரிமையுள்ளது.

திரு. என். மருதாசலம் : செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்கள் பட்டதாரி ஆசிரியர்களாக மாறும்போது அவர்களுக்குப் பட்டதாரி ஆசிரியர்களுக்குரிய ஸீனியாரிடி பிரகாரம் பதவி உயர்வு கொடுக்க அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் தகுதி பெற்றதற்குப்பிறகு பி.டி. ஆசிரியர்கள் ஆகிறார்கள். அதிலேதான் ஸீனியாரிடி பார்த்த முடியுமேதவிர, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியராக எத்தனை ஆண்டுகள் ஸீனியராக இருந்தார்கள் என்று பார்ப்பதற்கில்லை. பி.டி. ஆசிரியராக ஆகும்போது அந்த ஸீனியாரிடியை இந்த ஸீனியாரிடியோடு கொண்டுபோய் ஒப்பிட முடியாது. பி.டி. தகுதி பெற்று அவர்களைச் சேர்த்துக்கொள்ளும் போது அதற்குப் பிறகு பி.டி. ஆசிரியர்களைப் பொறுத்து வருகிற ஸீனியாரிடியோடு அவர்கள் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவார்கள்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியராகப் பணியாற்றியவர்கள் பி.எ., படித்து நேரடியாக உயர்நிலைப்பள்ளி ஆசிரியர்களாகப் போவதற்குப் பதில் அவர்கள் பி.டி. டிரெயினிங் பெற வேண்டும் என்ற நிலைமையைத் தவிர்த்து, அவர்களுக்கு, நேரடியாகப் பதவி உயர்வு கொடுக்கும் வாய்ப்பை அரசு ஏற்படுத்துமா?

[1971 சூலை 21]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் பாடம் கற்றுக்கொடுக்க பி.டி. ட்ரெயினிங் இருக்க வேண்டும் என்ற நியதி இருக்கிறது. அந்த பி.டி. பயிற்சி பெற்று அதற்குத் தகுதியுள்ளவர்களாக ஆக்கிக்கொண்டால்தான் பி.டி. அலிஸ்டெண்டாக உயர்த்த முடியுமென்றால், நேரடியாக உயர்த்துவதற்கில்லை. பி.ஏ., பி.டி. படித்தவர்களை பி.டி. ஆசிரியர்களாக நியமிப்பதிலே தடை இல்லை. அவர்கள் விண்ணப்பித்துக் கொண்டால் அவர்களுக்கு முதல் சலுகை தரலாம் என்ற அளவுக்குக்கூட நிலைமை இருக்கிறது.

High Power Committee for Madras Corporation

* 342 Q.—THIRU N. K. PALANISAMI :

DR. H. V. HANDE : Will the Hon. the Minister for Education and Local Administration be pleased to state :

(a) whether the High Power Committee constituted by the Government to study the Madras Corporation's financial position, and make suggestions to improve its finance has submitted its report; and

(b) if so, the details of the same?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

DR. H. V. HANDE : Is it not a fact that the Government appointed a High Power Committee consisting of Mr. S. Venkataraman, Secretary to the Government, Finance Department and Mr. E.C.P. Prabakar, Secretary to the Government on July 16th? This was also published in all the Dailies. We also got the information confirmed. May I know whether the Government are also concerned about the deplorable manner in which the funds allotted under different Heads are spent? Supposing the Government give funds under a particular Head to be spent under that particular Head, have the Government observed that in a number of cases there is transfer of funds? Is it because of this that the Government seriously considered the need to appoint a Committee or have the Government having alternative plan to exactly find out how to examine the accounts of this Corporation, whether they are spending the money under proper Heads or not?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : உறுப்பினர் அவர்கள் அந்தக் குழு அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்துவிட்டதா என்று கேட்டார்கள். இல்லையென்று சொன்னேன். அமைக்கப்பட்ட குழு பரிசீலனை செய்துவருகிறது. அந்தக் குழுவிலே பலரும் உறுப்பினர்களாக இருக்கின்றார்கள். மாநகராட்சியினுடைய நிதி நிலைமை வசதிகளை எல்லாம் கீர்படுத்துவதற்காக யோசனைகளைக் கூறுவதற்காக என்று அந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1971 சூலை 21]

கூடுதல் வரிகள் விதித்துத் தொகை திரட்டுதல், தற்போதைய வரிகளை உரிய வகையில் முறையாக வசூலித்தல், வருவாய் இழப்பு, ஊதாரிச் செலவு முதலியவற்றை நீக்குதல் ஆகியவற்றுக்கான சாத்தியக் கூறுகளைக் கருத்திற் கொண்டு, 1969-74 ஆண்டுகளில் சென்னை மாநகராட்சி வருவாய், செலவுகள்பற்றிய நிதி மதிப்பீடுகளை இக்குழு ஆராய்தல் வேண்டும்.

DR. H. V. HANDE : May I know what prompted that?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அடிக்கடி மாநகராட்சி மன்றம் கடன் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தினாலேயும் செலவுகள் வளர்ந்துகொண்டிருக்கின்ற காரணத்தினாலேயும் அதைச் சீரமைப்பதற்கு அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1974-ஆம் ஆண்டுவரை எப்படி எப்படி இருக்கும், என்ன என்ன செய்தால் நல்லது என்ற முழு விவரங்கள் அளிக்கும் படி கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. விரைவில் அந்தக் குழுவின் அறிக்கை வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தக் குழு எப்பொழுது அமைக்கப்பட்டது? இந்தக் குழுவிலுடைய அறிக்கை எப்பொழுது சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென்று ஏதாவது உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : 1969-ஆம் ஆண்டு ஜூலை திங்களில் இந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் எப்பொழுது அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படவேண்டுமென்ற குறிப்பு இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. விரைவில் அறிக்கை அளிக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. அறிக்கை விரைவிலே அளிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : அந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டதன் உள்நோக்கம் என்ன? கார்ப்பரேஷன் விவகாரங்களிலே பணம் சரியான தலைப்பின்கீழ் செலவுகள் செய்யப்படவில்லை என்ற குறிப்பு வந்து இருக்கிறதா? நாங்கள் இதைப்பற்றி இந்தச் சட்டமன்றத்திலே பல முறைகள் சொல்லி இருக்கிறோம், நிரூபித்து இருக்கிறோம், எடுத்துக்காட்டியிருக்கிறோம். சரியான தலைப்பின்கீழ் பணத்தை விநியோகம் செய்யவில்லை என்ற குறிப்புகள் வந்திருக்கிறதா? வந்திருந்தால் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மன்றத்திற்குத் தெரிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டது, நிதிநிலைமை சரியாக இல்லையென்றால் அதைச் சீராக்க வழிவகை கூறவேண்டுமென்ற அடிப்படையிலேதான். குற்றச்சாட்டுகள் இருந்தால் என்னுயரி கமிட்டிபோட்டு விசாரித்திருக்கலாம். ஆனால் நிதிநிலை சீராக இல்லை. கடன் வகைகளைப் பெருக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், வருவாய் குறைந்திருக்கிறது, செலவு அதிகமாகிறது. அந்தவகையிலே கேட்கப்பட்டு இருக்கிறது.

கூடுதல் வரிகள் விதித்துத் தொகை திரட்டுதல், தற்போதைய வரிகளை உரிய வகையில் முறையாக வசூலித்தல், வருவாய் இழப்பு, ஊதாரிச் செலவு முதலியவற்றை நீக்குதல் ஆகியவற்றுக்கான

[1971 சூலை 31]

சாத்தியக் கூறுகளைக் கருத்திற்கொண்டு, 1969-74 ஆண்டுகளில் சென்னை மாநகராட்சி வருவாய், செலவுகள்பற்றிய நிதி மதிப்பீடுகளை இக்குழு ஆராய்தல் வேண்டும்.

அத்தகைய வருவாய் மதிப்பீட்டிற்கும் செலவிற்கும் இடையே அது ஏற்றுக்கொள்கிற பற்றாக்குறையைப் போக்க இக்குழு வழிவகைகளைக் குறிப்பிடும்.

இக்குழு, மாநகராட்சியின் மூலதன வரவு-செலவுத் திட்டத் தையும் நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் ஐந்து ஆண்டுகளுக்குத் தேவையான மூலதன வாயில்களையும் ஆராய்ந்து, இவ்வாயில்களைப் பெறுவதற்கான வழிவகைகள்பற்றி ஆலோசனை நல்கும்.

இக்குழு மாநகராட்சிக்குத் தேவைப்படுகிற ரொக்க வசதிகளை ஆராய்ந்து, இந்திய ஆயுள் ஈட்டுறுதிக் கழகம், வணிக வங்கிகள் போன்ற நிறுவனங்களிடமிருந்து ஈட்டுறுதி ஆவணங்கள், சிறப்புக் காரிய ஆவணங்கள், பத்திரங்கள்மூலம் நிதி பெறும் வாய்ப்புகளைப் பற்றி இக்குழு ஆய்வு செய்யும்.

ஈட்டுறுதி ஆவணங்கள்மூலம் கிடைக்கிற வருவாயைப் பயன்படுத்துவது தமிழ்நாடு அரசு வழங்கிய கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவது, ஆகியவைகுறித்த வரையறைகள், நிபந்தனைகள் பற்றி இக்குழு ஆலோசனை நல்கும்.

மாநகராட்சியில், வரிவிதிப்பு, வரிவசூல், வரியில்லாத வருவாய்கள் ஆகிய பணிகளை விரைவுபடுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள்பற்றி இக்குழு பொதுவாக ஆலோசனை நல்கும்.

இக்குழு தனது அறிக்கையை அளிக்கும்போது, உள்ளாட்சி நிதி விசாரணைக் குழு தனி அதிகாரி அளித்த ஆலோசனைகளையும் கருத்தில் கொள்ளவேண்டும்.

இக்குழு அமைக்கப்பட்ட இரண்டு திங்களுக்குள்ளாகவே இடைக்கால அறிக்கை ஒன்றை மாநகராட்சிக்குத் தற்போதுள்ள இடர்பாடுகளைச் சமாளிப்பதற்காக அளிக்கவேண்டும். ஒரு கோடி ரூபாய் மதிப்புடைய நகராட்சிக் கடன் பத்திரங்கள், பங்கு சான்றிதழ்கள் ஆகியவற்றை வெளியிட்டு நகராட்சிக் கடன் வாங்கி, இந்திய வங்கியில் வைப்பீடு செய்துள்ள தொகையை என்னென்ன காரியங்களுக்கும், நோக்கங்களுக்காகவும் செலவிடப்படவேண்டும் என்பதுபற்றியும் அரசுக்குத் திட்டவட்டமாக இக்குழு ஆலோசனை நல்கும்.

Nursing Orderlies

* 343. Q.—THIRU S. SANGUMUTHU THEVAR: Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state:

(a) whether the designation of the Nursing Orderly has been altered;

(b) if so, the details thereof; and

(c) the details of other names altered in this service?

1971 சூலை 21]

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : (அ) ஆம்.

(இ) செவிலியர் பணியாளரின் பெயர் 'செவிலியர் உதவியாளர், என மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளது. இதற்குரிய உத்தரவு 13—5—1971 நாளிட்ட அரசு ஆணை (நிலை) எண், 1253-ல் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

(உ) அதுபோன்று வேறு பெயர் மாற்றம் இல்லை.

திரு. என். கணபதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நர்ஸிங் ஆர்டர்ஸி என்று சொல்லப்படுகிறவர்களுக்கு என்று குறிப்பிட்ட வேலை நேரக் கட்டுப்பாடு இருக்கிறதா? பொது விடுமுறை நாட்கள் அவர்களுக்கும் அனுமதிக்கப்படுகின்றதா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இது அவர்களுடைய பெயர் மாற்றத்தைப்பற்றியது, வேலை நேரத்தைப் பற்றியதல்ல.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : நர்ஸிங் அஸிஸ்டெண்ட்ஸ் சமீபத் திலே மதுரையிலே கூடி தங்களுடைய குறைகளை எடுத்துச்சொல்லி, தாங்கள் நான்காவது தரச் சிப்பந்திகளாக நடத்தப்படுவதாக முறையிடு கொடுத்திருக்கிறார்களே, அதைப்பற்றி அரசுக்குத் தெரியுமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த செவிலியர் உதவியாளர்கள் சங்க மாநாட்டில், அவர்கள் நான்காம் தர கடைநிலையில் இருக்கக்கூடாது, சுபிரியர் சர்வீஸ் என்ற வகையிலே சேர்க்கப்படவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது அவர்கள் 60 வயதிலே ஓய்வுபெறமுடியும் என்று சொன்னால், இவ்வாறு வேறு நிலை அவர்கள் கேட்கின்றபொழுது 55 வயதிலே ஓய்வுபெறவேண்டும், அதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்கிறார்களா என்று கேட்டறியப்பட்டிருக்கிறது. அதற்குமேல் அது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

Graduate Nurses

* 344 Q. DR. H. V. HANDE : Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state :

(a) the number of persons who graduated from the College of Nursing from its inception in 1967 till March, 1971;

(b) whether any scheme has been evolved to fully utilise their services; and

(c) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : (அ) 19.

(இ) & (உ) அவர்களின் பணி இப்பொழுதே முழுமையாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது.

[1971 சூலை 21]

DR. H. V. HANDE : Sir, we spend a lot of amount under this Section for training graduate nurses. Having spent that amount, there is a feeling among the graduate nurses that their services are not fully utilised. May I know from the Hon. Minister whether he has got any detailed programme—here afterwards we will get more graduates—chalked out, whether it is envisaged to see that the full knowledge that was given to them during training is properly utilised and higher qualified work is given to the qualified nurses. May I know all the details?

THE HON. THIRU K. ANBAZHAGAN : The training is given with a purpose to get them into particular services in the Medical Department and especially the services of the public health nurses, the nurses who are graduated under the subject public health are used in the teaching programme, both in the college, school of nursing and public health field. Nurses specialised with medical and surgical nursing are posted to the hospitals to work with the specialised doctors in Medicine and Surgery and their services are fully utilised for the improvement of the nursing course in the medical college hospitals. Generally, there is some difficulty in giving jobs to the nurses generally trained, but there is no difficulty found for these specialised trained nurses.

THIRUMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : Sir, may I know how many of these graduate nurses are being sent abroad for specialised training?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இது ஸ்பெஷலைஸ்டு டிரெயினிங், வெளிநாட்டுக்கு அனுப்புகிற திட்டம் பற்றியது அல்ல. இங்கேயே பட்டதாரி வகுப்புகளிலே பயிற்சி பெறுவதற்காக 19 பேர்கள் எடுக்கப்பட்டார்கள். இப்பொழுது அந்த 19 பேர்களும் பணியில் இருக்கிறார்கள் என்ற அளவுக்குத் தான் என்னிடத்திலே இப்பொழுது விவரம் இருக்கிறது.

கோவை அரசு மருத்துவமனையில் பயிற்சிப் பெற்ற
செவிலியர்கள்

* 345 வினா—திரு. என். மருதாசலம் : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை அரசினர் மருத்துவமனையில் 1967 முதல் 1971 மார்ச் முடிய செவிலியர் (Nurse) பயிற்சி பெற்றுத் தேறியவர்கள் எத்தனை பேர்?

(இ) அவர்களில் எத்தனை பேருக்கு அரசு பணி கொடுத்துள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : (அ) 241 செவிலியர் மாணவியர் பொது செவிலியர் (General Nursing) பயிற்சி பெற்றுத் தேறினார்கள்.

1971 சூலை 21]

(இ) ஒவ்வொரு மருத்துவமனையில் தேறியவருக்கும் தனி யாகப் பட்டியல் வைத்து பணி, வேலைவாய்ப்பு, கொடுக்கப்படுவ தில்லை. எல்லா அரசாங்க மருத்துவமனைகளில் பயிற்சி பெற்ற செவிலியர்கள் யாவருக்கும் அவர்களுடைய மதிப்பெண்படி Seniority வரிசையாக நலப்பணிகள் மற்றும் குடும்ப நலத் திட்ட இயக்குநரால் அரசாங்க செவிலியர் பணி இன்றைக்கு வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என். மருதாசலம் : தலைவரவர்களே, ஆஸ்பத்திரிகளில் பணிபுரியும் செவிலியர்கள் 3 வருஷங்கள் பணிபுரிந்து 3-வது வருஷம் மறுபடியும் 6 மாதம் தாய் சேய் நல விடுதியில் பரீட்சையில் தேறியபிறகு அவர்கள் வீட்டிற்கு அனுப்பப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்க உத்தரவு எப்பொழுது வருகிறதோ அப்பொழுதுதான் அவர்கள் டியூட்டிக்கு ஜாயின் ஆக வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் பரீட்சையில் தேர்ந்தவுடனேயே அவர்களுக்கு வேலை தேடிக் கொடுக்க அரசாங்கம் உத்தரவு அனுப்புமா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் செவிலியர்களுடைய பயிற்சியைப்பற்றி ஒரு தெளிவான கருத்து ஏற்பட வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். பயிற்சி அளிப்பது அரசாங்க மருத்துவ மனைகளில் வேலை செய்வதற்காக மட்டுமல்ல, ஏற்கனவே தனியார் மருத்துவ மனைகளிலும் வேலை வாய்ப்பினைப் பெறமுடியும். மற்றுமொன்று, இது 3½ ஆண்டுக்காலப் பயிற்சி, 3 ஆண்டுக்காலப் பயிற்சி அல்ல. மூன்றாண்டிக் காலம் பொதுப் பயிற்சியும், 6 மாத காலம் மகப்பேறு மருத்துவத்துறை பயிற்சி பெறுவதும் இந்தப் பயிற்சித் திட்டத்தின் குறிக்கோளாகும். அந்த மகப்பேறுத்துறை பயிற்சி பெற கோவையிலுள்ள சில மருத்துவ மனைகளில் பயிற்சிபெறும் செவிலியர்கள் இருக்கிறார்கள். அங்கே பயிற்சி பெற முடியாதவர்கள் இங்கே சென்னையிலே உள்ள 3 மருத்துவ மனைகளிலேயும், மதுரையிலே உள்ள ஒரு மருத்துவ மனையிலேயும், தஞ்சாவூரிலேயுள்ள ஒரு மருத்துவமனையிலேயும் பயிற்சி பெறுகிறார்கள். அப்படிப் பயிற்சிபெற்ற மாணவிகள் அவர்கள் எந்த நோத்திலே பயிற்சியை முடித்து விண்ணப்பிக் கிறார்களோ அந்தக்காலத்திலே எங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. ஒரு ஆண்டு ஒன்றரை ஆண்டுகளுக்கு முன் பதிவு பெற்றவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு ஒப்பொழுது அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அந்த வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படுவதில் உள்ள காலதாமதம் தவிர்க்க முடியாத ஒன்றாகும்.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, பயிற்சி முடித்த செவி லியர்கள் அவர்களுடைய மதிப்பெண்களுக்கேற்றபடி பதிவு செய்யப்பட்டு வேலை பெறுகிறார்கள். இதனால் பிற்படுத்தப்பட் டோர், தாழ்த்தப்பட்ட அந்த மாணவிகள் அவர்களுக்குக்குரிய கோட்டா பிரகாரம் 18 சதவிகிதம் 31 சதவிகிதம் பெறுவதற்கு வாய்ப்பில்லை. எனவே அந்த விதிமுறைகளை மாற்றிப் பிற்படுத்தப்

[1971 சூலை 21]

பட்டவர்களுக்கு, தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு உரிய முறையில் இனி மேலாவது வேலைவாய்ப்பு அளிக்க அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்ன அந்த யோசனை நிச்சயமாக அந்தத் துறையினால் எற்றுக்கொள்ளப்பட முடியும். ஆனால் அதனால் பிரச்சனை தீராது.

நீதிமன்றங்களுக்கு வழங்கப்படும் எழுதுபொருள்கள்

* 346 வினா—**திரு. க. சுப்பு :** மாண்புமிகு தொழிலாளர் நல அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடைபளிப்பாரா—

நீதி மன்றங்களுக்குத் தேவையான எழுதுபொருள், அச்சப் பரளங்கள் ஆண்டுதோறும் அனுப்பப்பட்ட பட்டியல்படி உரிய காலத்தில் வழங்கப்படுவதற்கு அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் யாவை?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : நீதி மன்றங்களுக்கு உரிய காலத்தில் கைவசம் இருக்கும் எல்லா எழுதுபொருள்களையும் ஆண்டுதோறும் அனுப்பி வைக்க ஆவன செய்யப்பட்டுள்ளது. எழுதுபொருள்கள் இருப்பில் இல்லாமலிருந்து வழங்குவதற்கு இயலாமற் போயின் அத்தியாவசியத் தேவைக்குண்டான எழுதுபொருள்களை வாங்கும் விதிகளின்படி உள்நூர் அங்காடிகளில் வாங்கிக் கொள்வதற்கு அனுமதி வழங்கப்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சார், தமிழக அரசின்கீழ் இருக்கும் கோர்ட்டுகள் முதலியவைகளில் இம்மாதிரி பாரம் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது. ஆனால் மத்திய அரசாங்கத் துணுடைய நிர்வாகத்தில் தமிழகத்தில் இருக்கிற பிராவிடெண்ட் ஃபண்ட் போன்ற ஆபிஸ்கள் இருக்கின்றன. அங்கெல்லாம் ஃபார்ம்ஸ் சப்ளை செய்வதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. அந்த ஆபிஸ்களில் உடனடியாக சப்ளை செய்ய தமிழக அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : அதுபற்றிப் பரிசீலனை செய்யப்படும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, சம்மன்ஸ், வாரண்டுகள் போன்றவைகளுக்கான ஃபாரங்கள் காலாகாலத்திலே கோர்ட்டுகளிலே கிடைக்காத காரணத்தினால் அங்கு பல சங்கடங்களுக்கு ஆளாக்கப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, இன்டெண்டுகள் கோர்ட்டுகளில் இருந்து வந்தவுடனே உடனடியாக அவற்றை அனுப்ப அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : தலைவர் அவர்களே, நீதிமன்றங்கள் தங்கள் தேவைப்பட்டியல்களை இரண்டு மாதங்கள்

1971 சூலை 21]

முன்னதாக அதாவது அக்டோபர் மாதம் முதலிலேயே எழுது பொருள் அச்சத்துறை இயக்குநருக்கு அனுப்பி வைக்கவேண்டும். இவ்வாறு உரிய காலத்தில் வரப்பெற்ற அனைத்துத் தேவைப் பட்டியல்களின்மீது பொருள்கள் தாமதமின்றி வழங்கிட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என். கணபதி : பேரவைத் தலைவரவர்களே, தற்பொழுது நீதிமன்றங்களில் சாட்சிகள் பெரும்பாலும் கையால் எழுதப் படுகிறது. அப்படி சாட்சிகள் எழுதப்படும் அந்தப் பேப்பர் தரக் குறைவாகயிருப்பதால் இங்கு ஊறி வார்த்தைகள் புரிய மாட்டேனென்கிறது. எனவே உயர்ந்த ரகப் பேப்பரைக் கொடுக்க அரசாங்கம் வழிவகுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : இதுபோன்ற குறைகள் இதுவரையில் தெரிவிக்கப்படவில்லை. அப்படித் தெரிவிக்கப் பட்டால் ஆலோசிக்கலாம்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் இப்படிப்பட்ட ஸ்டேஷனரி ஸ்பார்ட்ஸ் வாங்கப் பல அங்காடிகளில் வாங்கக்கூட அரசாங்கம் உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறது என்று கூறினார்கள். அதற்காகத் தனிப்பட்ட தொகை ஒதுக்கப் படவில்லை என்று அவர்கள் கூறுவது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. என். வி. நடராசன் : அவ்வித உத்தரவு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி வாங்கப்பட்டும் இருக்கிறது.

Free distribution of bread to children

* 347 Q.—THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI :

THIRU N. DENNIS :

Will the Hon. the Minister for Harijan Welfare be pleased to state :

(a) the criteria under which slums are selected for free distribution of bread to children; and

(b) the agency through which such distribution is made

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : (அ) நகரங்களிலுள்ள குடிசைப் பகுதிகளில் வாழும் 6 மாதம் முதல் 3 வயதுவரை உள்ள எல்லாக் குழந்தைகளும் இத்திட்டத்தின்கீழ் ரொட்டி வழங்கப்படுவதற்காகக் கணக்கெடுக்கப்பெற்றுள்ளன. அதனால் குடிசைப் பகுதிகளைத் தேர்ந்தெடுப்பதில் வரையறை நிர்ணயம் செய்வது அவசியமில்லை.

(இ) அந்தந்தக் குடிசைப் பகுதிகளில் உள்ள சீரணிப்படை, கில்ட் ஆப் சர்வீஸ், செஞ்சிலுவைச் சங்கம், ரோட்டரி கிளப், அரிமா சங்கம், குழந்தைகள் நல இந்தியக் கவுன்சில் போன்ற சமூக நல நிறுவனங்கள் ரொட்டி வழங்குவதற்குத் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்டுள்ளன. அப்படிச் சமூக நல நிறுவனங்கள் இல்லாத பகுதிகளில் உள்ளாட்சி மன்றங்கள் இந்தப் பணியைச் செய்கின்றன.

[1971 ஜூலை 21]

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, is it a fact that some of the D.M.K. Manrams are distributing bread and 50 per cent of it is escaping through various shops? Also, are the Government aware that Anna Ninaivu Manrams. . .

திரு. நா. வீராசாமி : பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர் சார். கேள்வி நேரத்தில் இப்படிப்பட்ட குற்றச்சாட்டுகள் இருக்கக்கூடாது என்று தெளிவாக இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப்பற்றிக் குறிப்பிடுகிறார்கள், எனவே அந்தக் கேள்வியை அனுமதிக்கக்கூடாது.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: I did not mean any party. I mentioned only Anna Ninaivu Manrams. . .

MR. SPEAKER: The hon. Member may resume his seat. மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேள்வி கேட்கலாம், எப்படிக்கேட்கலாம் என்றால் குறிப்பிட்ட இடத்திலேயிருக்கிற அண்ணா மன்றம், காமராஜர் மன்றம் போன்றவை என்று கேள்வி கேட்கலாமேதவிர, பொதுப்படையாக, மோட்டிவ் 'இம்ப்யூட்' பண்ணுவது மாதிரி கேட்கக்கூடாது. அதனால் உங்கள் கேள்வி அனுமதிக்கப்படவில்லை.

DR. H. V. HANDE: Sir, may I know from the Hon. Minister the agency through which the grant is received and who is actually footing the bill, whether it is the Central Government or the State Government? Also, whether it is being distributed by a Governmental agency? Also, sometime ago the hon. Member, Thirumathi Anandanayaki pointed out an incident wherein in her constituency a member belonging to the ruling party was issuing cards and whether that was brought to the attention of the Hon. Minister and if so, will he give an assurance that no political agency would be allowed to exploit it?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : இதற்கு மத்திய சர்க்கார்தான் நிதி ஒதுக்கீடு செய்கிறது. மாநில அரசாங்கத்தின் மூலம் இதனை நாம் நிறைவேற்றிக்கொண்டு வருகிறோம். நான் கேள்விக்குச் சொன்ன பதிலிலிருந்து பல சமூகநல நிறுவனங்கள், இன்னும் நிறுவனங்கள் இல்லாத இடங்களில் உள்ளாட்சி மன்றங்கள் இப்படி ரொட்டி வழங்குவதில் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு அம்மையார் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்ன குற்றச்சாட்டைப்பற்றி விசாரித்தேன். அந்தப் பகுதியிலே தீ விபத்து ஏற்பட்டபொழுது இவர்கள் கொடுத்த காட்டுகள் அழிந்து விட்டன என்றும் அதற்காக அத்தாட்சிக்காக எம்.ஜி.ஆர். மன்றம் என்ற மன்றம் அத்தாட்சிக்காகத் தங்கள் முத்திரை பொறிக்கப்பட்டதைத் தந்தார்கள் என்ற விளக்கத்தைத் தந்தார்கள். மேலும் விசாரணை செய்தபொழுது காமராஜர் மன்றமும் இப்படிப்பட்ட செய்கையிலே முத்திரை குத்திக் கொண்டுவிட்டு கொடுக்கிறார்கள் என்றும் சொல்லப்பட்டது. இனி அப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் செய்யக்கூடாது என்று உத்தரவு கொடுக்கிறோம். இதுவரையிலும் மொத்தம் 22 இலட்சத்து 8 அயிரம் ரூபாய் மத்திய சர்க்கார் கொடுத்திருக்கிறது.

1971 சூலை 21]

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Are these distributing agencies allowed to charge any small fees as expenses for distribution from the slum dwellers? மு.ப. 9-30

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : தொண்டர்களுக்கு மாதம் 20 ரூபாயும், அவர்களுக்கு உதவி செய்கிற பணியாளர்களுக்கு மாதம் ரூ. 10-ம் மதிப்பீட்டியமாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : May I know from the Hon. Minister what is the agency for supervision of this scheme?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : சமூக நலத்துறைதான் தற்போது இவைகளைக் கண்காணித்து வருகிறது. அதிகப்படியான குழந்தைகளுக்கு நம் மாநிலம் பூராவும் பல இடங்களில் கொடுக்கப்பட்டு வருகிற காரணத்தினால் சமூக நலத்துறையிலுள்ள பெண்கள் நல அதிகாரி அவர்களே இதைப் பொறுப்பேற்று நடத்தலாமா என்பதைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்துகொண்டு வருகிறது.

நகர்ப்புறச் சொத்துக்கு உச்சவரம்பு.

*348 வினா—**திரு. சு. துரைசாமி :** மாண்புமிகு உணவு-வருவாய்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) நகர்ப்புறச் சொத்து வரம்புபற்றி ஆராயக் குழு ஒன்று நியமிக்கும் நோக்கம் அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(இ) ஆமெனில், அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : (அ) & (இ) அரசு தனது 3-7-1971 தேதியிட்ட ஆணையில் ஆறு அதிகாரிகள் அடங்கிய ஒரு குழுவை அமைத்திருக்கிறது. அக்குழு தனது அறிக்கையை ஆறு மாதங்களுக்குள் சமர்ப்பிக்கும்படி கோரப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சு. துரைசாமி : நம்முடைய தமிழகத்தில் பொதுவுடமைக் கருத்துக்களை, கொள்கைகளைப் பரப்புவதற்காக நாம் விவசாயிகள் மத்தியில் 15 ஏக்கர்கள் என்ற முறையில் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதேபோன்று பத்து பல்களுக்கு மேல் தனியார் யாரும் வைத்திருக்கக்கூடாது என்றும் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால் சென்னை, கோவை போன்ற நகரங்களில் பலர் பல அடுக்குமாளிகைகளைக் கட்டிக் கொண்டு லட்சக்கணக்கில் மாத வருமானம் சம்பாதித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆகவே அவைகளின்மீது உச்சவரம்பு கட்டுவதற்கு விளையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : நகர்ப்புறச் சொத்துக்களுக்கு உச்சவரம்பு விதிக்கவேண்டுமென்று மத்திய அரசு ஒரு சட்டத்தைத் தயாரித்து அது மாநில முதல் அமைச்சர் அவர்

[1971 ஜூலை 21]

களுக்கு அனுப்பப்பட்டது. அதை வைத்துக்கொண்டு இங்குள்ள நிலைமைகளை ஆராய்ந்துபார்க்குமாறு கேட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காகத்தான், தமிழ்நாடு நிலைமையை ஆராய்வதற்கும் அந்த மத்திய அரசுச் சட்டத்தையொட்டியும் என்னென்ன செய்ய முடியும் என்பதற்காக ஒரு குழு அமைத்திருக்கிறோம். ஆறு மாத காலத்திற்குள் அதன் அறிக்கையைச் சமர்ப்பிக்கவேண்டும். அதற்குப் பிறகுதான் அரசு பரிசீலித்து முடிவு எடுக்க முடியும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : அமைச்சர் அவர்கள் விடையளிக்கையில் இது சம்பந்தமாக ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கூறினார்கள். அதில் யார் யார் அங்கம் வகிக்கிறார்கள்? எந்தக் காலத்திற்குள் அது தன் அறிக்கையைச் சமர்ப்பிக்கவேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஏதாவது ஆலோசனை கூறியிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : ஆறு மாத காலத்திற்குள் அறிக்கையைச் சமர்ப்பிக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. குழுவில் யார் யார் அங்கம் வகிக்கிறார்கள் என்று கேட்டார்கள். அவர்களாவன :

1. First Member, Board of Revenue—Chairman.
2. Second Member, Board of Revenue-in-charge of Urban Land Tax.
3. Secretary to Government, Revenue Department.
4. Secretary to Government, Law Department.
5. Government Pleader, Madras.
6. Commissioner, Urban Land Tax.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தக் குழுவில் எல்லோருமே அரசாங்க உத்தியோகஸ்தரர்கள்தான் அங்கம் வகிக்கிறார்கள். இம்மாதிரியான காரியங்களைச் செய்யவேண்டுமென்று ஒரு டயரக்டிவ் மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து கொடுத்ததற்குப் பின்னால் இம்மாதிரியான கருத்துள்ள ஒரு நான் அஃபிஷியலை ஏன் நியமிக்கவில்லை என்று அறிய விரும்புகிறேன். அதனுடைய 'டேர்மஸ் ஆஃப் ரெபரன்ஸ்' என்னவென்றும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : பிரதமர் அவர்களிடமிருந்து 20—2—1970 தேதியிட்ட கடிதம் ஒன்று வந்தது. அதில் டயரக்டிவ் ஒன்றும் கொடுக்கவில்லை. இதைப் பரிசீலிக்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருந்தார்கள். அதைப் பரிசீலிப்பதற்கு ஒரு குழு அமைத்திருக்கிறோம். அதிகாரிகள் மட்டத்தில் அவர்கள் அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்தபிறகு அரசு 'பரிசீலிக்கவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இருக்கிறோம், என்னென்ன கேட்டிருக்கிறார்கள் என்றார்கள். அதைப் படிக்கிறேன்.

(a) the extent to which the findings of the Central Working Group are applicable to the conditions prevalent in this State;

1971 சூலை 21]

(b) to offer specific comments on the various clauses in the draft bill suggested by the Government of India prescribing ceilings on urban property;

(c) whether the ceiling should be with reference to the value of the property or with reference to the built-up area;

(d) the exact monetary ceiling or ceilings to be fixed in the case of an individual, a Hindu undivided family, a trust and other types of institutions, if any,

(e) whether there should be a lower monetary ceiling for-unbuilt land,

(f) classes and categories of ownership promoting economically desirable uses of urban property that may be exempted from the ceiling,

(g) the need for an additional wealth tax and the additional estate duty in order to act as a disincentive to own property in excess of ceiling,

(h) whether and, if so, how ceilings could be enforced in respect of indivisible single units used for residential or non-residential purposes or whether it should suffice in such cases to levy additional estate duty and additional wealth tax for the property in excess of the ceiling;

(i) the need for a special enactment for the compulsory acquisition of urban property in excess of the ceiling, the definition of 'public purpose' in that connection and the basis of compensation, and

(j) how urban property compulsorily acquired is to be distributed.

DR. H. V. HANDE: The Hon. Minister in his reply said that a model bill has been sent by the Centre to the Chief Minister. May I know whether it is possible for the Hon. Minister to give copies of this model bill to party leaders so that we will be able to offer our views how best it could be implemented. We could give our ideas. Will the Hon. Minister consider this proposal?

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மத்திய அரசு அனுப்பி யிருக்கிற அந்த மாடல் பில்லை எல்லாத் தலைவர்களுக்கும் அனுப்ப முடியுமா என்று கேட்டார்கள். இப்போதைக்கு அது சாத்தியம் இல்லை. அந்தக் குழுவின் அறிக்கை கிடைத்த பிறகு அரசாங்கம் பரிசீலிக்கும்.

Availability of China clay in Tamil Nadu

* 349 Q.—THIRU A. SWAMIDHAS: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state:

(a) whether China Clay is available in this State; and

(b) if so, the places where it is available?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) ஆம்.

(இ) திலகிரி மாவட்டத்தில் கூடலூர் தாலுகாவில்.

[1971 சூலை 21]

அரியலூர் பகுதியில் ஜிப்சம்

* 350 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு தொழில் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம், அரியலூர் பகுதியில் கிடைக்கும் 'ஜிப்சம்' கல்லைக்கொண்டு தொழிற்சாலை ஏதேனும் ஏற்படுத்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இல்லை.

Gold found in Kanjamalai area.

* 351 Q.—THIRU N. K. PALANISAMY : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any proposal to exploit the Gold found in Kanjamalai and Pavalamalai in Salem district?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இல்லை.

தமிழ்நாட்டில் கிடைக்கும் பவழங்கள்

* 352 வினா—திரு. ரா. ரா. முனுசாமி : மாண்புமிகு தொழில் திரு. ஏ. எம். இராஜா :

துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தமிழ்நாட்டில் பவழங்கள் எந்தெந்த மாவட்டங்களில் வெட்டி எடுக்கப்படுகின்றன?

(இ) 1967-லிருந்து 1970 வரை எவ்வளவு பவழங்கள் வெட்டி எடுக்கப்பட்டுள்ளன?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை.

(இ) வினா எழவில்லை.

தாழங்குளம் கிராமம் அருகே காந்தக்கற்கள்

* 353 வினா—திரு. ரா. ரா. முனுசாமி : மாண்புமிகு தொழில் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) செஞ்சி வட்டத்திலுள்ள தாழங்குளம் கிராமம் அருகில் காந்தம் இருப்பதாக அரசுக்குத் தகவல் ஏதேனும் வந்துள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அங்கு ஆராய்ச்சி நடத்தி காந்தம் எடுக்க உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை.

(இ) வினா எழவில்லை.

1971 சூலை 21]

பீடித் தொழில் நிலையங்களை நவீனப்படுத்தல்

* 354 வினா—**திரு. கே. எ. வகாப் :** மாண்புமிகு தொழில் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா:

பீடித்தொழில் நிலையங்களை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் ஏதேனும் அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தொழில் வணிகத்துறையைப் பொறுத்தமட்டில் பீடித் தொழில் நிலையங்களை நவீனப்படுத்தும் திட்டம் ஒன்றும் இல்லை.

திரு. கே. எ. வகாப் : இன்றைய தினம் வெளிநாடுகளுக்குச் செல்ல இருக்கும் அமைச்சர் அவர்களுக்கு வாழ்த்துக் கூறி அவர்கள் வெளிநாடுகளுக்குச் சென்று அங்குள்ள சிகரெட் தொழிற்சாலைகள் போன்ற தொழிற்சாலைகளில் உள்ள நவீன முறைகளைக் கண்டு, நம் பட்டில் பீடித் தொழிலாளர்கள் காசநோய் போன்ற பல வியாதிகளால் அல்லப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அதை எண்ணியாவது நவீன முறையில் அதை அமைக்கும் திட்டத்தோடு வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அரசைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இதை நடத்தி வருகின்றன. தனியார் துறையில் எந்தவள இதைப் புதுப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டால் அதைப்பற்றிப் பரிசீலிக்கலாம்.

Staff of High Court.

* 355. Q.—**THIRU N. DENNIS :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the staff of the High Court stayed away from work in November 1970; and

(b) if so, the details thereof?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) ஆம்.

(இ) 1970 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் 23 ஆம் நாள் சனிக்கிழமை யன்று சென்னை உயர்நீதிமன்றப் பணியாளர்களில் ஒரு சிலரைத் தவிர மற்ற அனைவரும் “சென்னை உயர்நீதி மன்றப் பணியாளர் சங்கத்தை” உடனடியாக அங்கீகரிக்க வேண்டுமென்று கோரி வேலைக்கு வராமல் நின்றனர். அதேநாளன்று தலைமை நீதிபதியவர்கள் அச்சங்கத்திற்கு அங்கீகாரம் வழங்கினார். உயர்நீதி மன்றப் பணியாளர்கள் 30-11-1970 திங்கட்கிழமையன்று வேலைக்குத் திரும்பினர்.

Thiru R. PONNAPPA NADAR : May I know from the Hon. Minister whether any members of the staff have been punished on account of this agitation?

THE HON. THIRU S. MADHAVAN : I have no information.

[1971 சூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தப் பணியாளர்கள் வெளியே உண்ணாவிரதம் இருந்தபோது 'ப்ரஸ்மஜ்' என்ற காரணத்தை வைத்து அவர்களுக்கு உடனடியாக அங்கீகாரம் கொடுக்காத காரணத்தினால்தான் இந்தப் போராட்டம் நீடித்தது என்றும் உடனடியாக அங்கிருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள் அங்கீகரித்திருந்தால் இது நீடித்திருக்காது என்பதை அரசாங்கம் அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : பணியாளர்கள் சங்கம் உயர் நீதிமன்றத்தைப்போலுத்தவரை தனியாக அங்கீகாரம் கேட்டார்கள். அதைப் பற்றி அவர்கள் பரிசீலிப்பதாக முடிவு இருந்தது. உடனடியாக வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். முதலில் அதைப் பற்றி பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டுமென்று விரும்பியதாகத் தெரிகிறது. இருந்தாலும் உயர்நீதிமன்ற சலைமை நீதிபதி அவர்கள் இதற்கு உடனடியாக அங்கீகாரம் கொடுத்து இந்தப் பிரச்சனைக்கு ஒரு முடிவைக் கண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. என். கணபதி : உயர் நீதிமன்ற ஊழியர்கள் சங்கம் இப்போது அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளதா? அதற்கு அந்தஸ்து ஏதேனும் தரப்பட்டிருக்கிறதா உயர்நீதிமன்றத்திலிருந்து?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இப்போதுதான், சொன்னேன்.

Building for District Court at Krishnagiri

* 356. Q.—THIRU N. DENNIS: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the construction of the building for the District Court at Krishnagiri has been started; and

(b) if not, the reasons therefor?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை.

(இ) கிருஷ்ணகிரியில் ரூ. 14.50 லட்சம் செலவில் அனைத்து நீதிமன்றங்களும் இணைந்துள்ள வகையில் நீதிமன்றக் கட்டடங்கள் கட்டுவது குறித்த செயற்குறிப்பு 1971, ஜூன் திங்களில்தான் அரசால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

திரு. சொ. காவேரிமணியம் : நீதிமன்றங்களுக்குக் கட்டடங்கள் கட்டுகின்ற நேரத்தில் அதிலே பணியுரிசின்ற வழக்கறிஞர்கள் தங்க தனி அறைகள் அமைத்து கட்சிக்காரர்களோடு கலந்து பேசவும், ஓய்வு பெறவும் வழி செய்து தரப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : நீதிமன்றக் கட்டடத்திற்குப் பக்கத்திலே வழக்கறிஞர்கள் ஓய்வு எடுப்பது வழக்கம் இல்லை என்று கருதுகிறேன். அவர்களுக்கு அங்கே நல்ல வேலை இருக்கும். இருந்தாலும் ஒரு இடத்தில் தங்க வேண்டுமென்பதற்காக ஒரு பெரிய ஹால் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அங்கத்தினர் அவர்கள் எங்கே வழக்கறிஞர் பயிற்சி எடுக்கிறார்களோ அங்கே அப்படிப்பட்ட ஒரு ஹால் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1971 சூலை 21]

நல்லாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலம்

* 357 வினா—திரு. சு. துரைசாமி : மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

திருப்பூரிலிருந்து அவுசு செல்லும் பாதையில் நல்லாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலம் பழுது பட்டிருப்பதால் அதை புதுப் பிக்கும் நோக்கம் அரசுக்கு உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இல்லை.

திரு. சு. துரைசாமி : அமைச்சர் அவர்கள் இல்லையென்று பதில் சொன்னார்கள். அந்தப் பாதை 22 அடி அகலம் உள்ள பாதையாக இருக்கிறது. பாலம் 12 அடி அகலம் இருக்கும் காரணத்தால் அடிக்கடி விபத்து ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, பாலத்தைப் புதுப்பிக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : பாலத்தைப் புதுப் பித்துக் கட்டும் அளவுக்கு நிலைமை இல்லையென்று தெரிவிக்கப் பட்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் சில மராமத்துகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

மதுரை நகரில் கட்டப்படும் மேம்பாலங்கள்

* 358 வினா—திரு. கு. திருப்பதி : மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

மதுரை நகரில் கட்டப்படும் இரண்டு மேம்பாலங்களின் வேலை எப்போது முடியும்?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தேசிய நெடுஞ் சாலை எண். 7-ல் மைல் 300/2-ல் சுப்ரமணியபுரத்திற்கு அருகில் உள்ள மேம்பாலத்தின் பணி, 1972 பிப்ரவரியில் முடியலாம் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 7-ல், மைல் 300/7-ல் மீனாட்சி மில்லுக்கு அருகில் அமைக்கப்போகும் மேம்பாலத்திற்கான ஒப்பந்தப்புள்ளிகள், அண்மையில் அரசாங்கத் தரால் அங்கீகரிக்கப்பட்டது. இப் பணியும் ஒப்பந்தக்காரரிடம் இடத்தை ஒப்புவித்த தேதியிலிருந்து 18 மாதங்களில் முடிவடையுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. கு. திருப்பதி : சுப்பிரமணியபுரம் கேட்டுக்கு அருகே இருக்கும் பாலம் அமைக்கும் வேலை வேகமாக நடைபெறுகிறது. மீனாட்சி மில் அருகே கட்டப்படும் பாலம் வேலை துவங்காமல் இருக்கிறது. அதற்கு ஏதாவது குறிப்பிட்ட காரணம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : குறிப்பிட்ட காரணம் ஒன்றும் இல்லை. மீனாட்சி மில் அருகே இடம் இப்போது தான் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இடத்தை ஒப்படைத்து 18 மாதத்தில் தொடங்கப்படும்.

[1971 ஜூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்த மேம்பாலம் கட்டப்படாமல் இருக்கும் காரணத்தால் ஒன் வே டிராபிக் என்று வைத்து அதனால் பெரிய சிரமங்கள் இருக்கும் காரணத்தால் மூன்று மாத காலத்திற்குள்ளாக மேம்பாலத்தைக் கட்டுவதற்குத் தீவிர நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : 25 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு மேம்பால வேலைகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மூன்று மாத காலத்திற்குள் வேலையைத் துவங்க முடியாது. வேலைகளைத் துரிதப்படுத்த அதிகாரிகளுக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Age-limit for Government appointments

* 338. Q.—**THIRU B. VENKATASWAMY :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to enhance the age-limit for Government appointment from 25 years to 30 years in Tamil Nadu Government Service; and

(b) if so, when it will be implemented ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : (அ) & (ஆ) இது குறித்துப் பெறப்பட்ட முறையிடு ஒன்று ஆய்வில் உள்ளது. இன்னும் இறுதி முடிவு எடுக்கப்படவில்லை.

DR. H. V. HANDE : Sir, the Hon. Chief Minister in his reply stated that investigations are going on with regard to this. May I know the terms of reference that he has allotted for this and on what basis the Hon. Chief Minister has asked them to investigate the whole matter? May I know all the details concerned about it ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் வேலை தேடுவோர் கழகம் என்ற கழகத்தின் சார்பில் 19—4—1971-ல் ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு அதிலே அரசுப் பணிகளிலே சேர்பவர்களுக்கு உயர்ந்தபட்ச வயது 25 என்று இருப்பதை 30 ஆக உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முறையிடு செய்தார்கள். அதைப் பற்றி ஆராய்வதற்காக பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷனுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுடைய கருத்துக்காக அரசு காத்திருக்கிறது.

திரு. பி. எஸ். மணியன் : அரசு ஊழியர்களும் மற்றத் துறைகளில் இருக்கக்கூடிய ஊழியர்களும் ஒய்வு பெறும் வயது வேறு வேறு விதமாக 55, 58, 60 என்ற வகையில் இருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் மாற்றி ஒரே சீராக 55 என்று குறிப்பிட அரசு ஆராயுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அந்த லட்சியத்தை நோக்கித்தான் அரசு பல காரியங்களை இப்போது எடுத்துக் கொண்டு நிறைவேற்றி வருகிறது.

1971 சூலை 21]

திரு. எம். ஆர். கண்ணன் : இப்போது வேலையில்லாத திண்டாட்டம் அதிகமாக இருக்கிறது. 25 வயதுக்குள் சர்க்கார் வேலை கிடைக்கவில்லை என்றால் பெருவாரியான இளைஞர்கள் தங்கள் வாழ்க்கையே பாழ்பட்டுப் போய்விட்டதாக எண்ணிக் கொள்ளுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த வயது வரம்பை 40 வயது என்று ஆக்கி அந்த அளவுக்கு பென்ஷன் மற்ற வசதிகளை அவர்கள் சர்வீசுக்கு ஏற்ப கொடுத்து வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தின் தீவிரத் தன்மையைக் குறைக்க அரசுக்கு எண்ணம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : 25 வயது என்று வரம்பு இருக்கும்போது சென்ற ஆண்டு பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் குரூப் 4 தேர்வு எழுதியவர்கள் சுமார் 26,000 பேர், அரசுக்குத் தேவையான பணியாளர்கள் 2,500 அல்லது 3,000 பேர்தான். 25 வயது என்ற வரம்பு இருக்கும்போதே 26,000 பேர் தேர்வு எழுதியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. செ. சதாசிவம் : இப்போது ஆசிரியர்களின் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்குவதற்காக பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ் வேலை கொடுக்கப்படுகிறது. வேலையில்லாமல் நீண்ட நாட்களாக காத்துக்கொண்டிருக்கும் அவர்களுக்கு வயது வரம்பு நிர்ணயிக்கப் பட்டிருக்கிறதா? சேகண்டரி பள்ளிகளுக்குத் தனியாகவும், பஞ்சாயத்து யூனியன் பள்ளிகளுக்குத் தனியாகவும் நிர்ணயிக்கப் பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : வயது வரம்பு தளர்த்தப் படுவதற்காகத்தான் சில சலுகைகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சிலகடவை போட்டிப் பரிட்சை எழுதி அவர்கள் அதில் பாஸ் பண்ணி இருந்தால்கூட செலக்ஷன் ஆகாமல் போய் விடுகிறார்கள். அந்தக் காரணத்தால் 25 வயது என்பதற்குப் பதிலாக 30 வயது என்று ஆக்க வேண்டுமென்று நெல்லை மாவட்டத்திலிருந்து மட்டுமல்ல, மற்ற மாவட்டங்களில் இருந்தும் முறையிடுகள் வருகின்றன. இது சம்பந்தமாக அரசு சீக்கிரம் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டது போல் பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் அறிக்கை வந்த பிறகு உடன் முடிவு எடுக்கப்படும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : பிற்பட்ட வகுப்பினர், அரிசனங்கள் போன்றவர்களுக்கு இப்போது இருக்கின்ற வயதைக் கூட்டுவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்குமா? அதே போன்று எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் பதிவு செய்திருக்கின்றவர்களுடைய வயதை உயர்த்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஷெட்யூல்டு கிளாஸஸ், ஷெட்யூல்டு டிரைபஸ், பாக்வார்டி கிளாஸஸ் ஆகியவர்களுக்கு சர்வீஸ் கமிஷனில் இப்போதே சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வயது வரம்பு தளர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. எம்ப்ளாய்மென்ட்

[1971 சூலை 21]

எக்ஸ்சேஞ்சில் பதிவு செய்திருக்கின்றவர்களுக்கு வயது வரம்பு தளர்த்தப்படுமா என்று கேட்டார்கள். செர்னிஸ் கமிஷன் அறிக்கை வந்த பிறகு இதைப்பற்றியெல்லாம் முடிவு செய்யப்படும்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : 25 வயது என்று இருப்பதை 30 ஆக உயர்த்துவது பற்றி பப்ளிக் செர்னிஸ் கமிஷனின் ஆராய்ச்சியில் இருப்பதாக கனம் முதல் அமைச்சர் பதில் கூறினார்கள். 25 வயது என்று இருக்கும்போதே சிலருக்கு நாட்கணக்கில், வாரக் கணக்கில், மாதக் கணக்கில் வித்தியாசம் ஏற்படுவதன் காரணமாக டிஸ்குவாலிபிகேஷன் ஆகக் கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்படி குறுகிய தினங்களாக இருந்தால் அரசாங்கம் ரிலாக்சேஷன் கொடுப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இப்போதே கூட அப்படி அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். வித்தியாசம் நாள் கணக்கில், வாரக் கணக்கில் இருந்தால் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது.

'Dine and Dance' features in hotels in City

* 339. Q.—**Thiru S. SANGUMUTHU THEVAR :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the number of vegetarian and non-vegetarian hotels in which 'Dine and Dance' features have been permitted in Madras City?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சென்னை மாநகரில் ஆறு புலால் உணவு ஓட்டல்களில் உணவு-நடன நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. சைவ ஓட்டல் எதிலும் அத்தகைய நிகழ்ச்சி நடைபெறுவதற்கு அனுமதிக்கப்படவில்லை.

திரு. எம். தேவராசன் : சில நாட்களுக்கு முன்னால் இந்த புலால் உணவு நாட்டிய ஓட்டலில் இருந்து பாம்பு ஒன்று தப்பித்து ஓடி விட்டதாகவும், அடுத்த நாள் பிடிபட்டதாகவும் சொல்வது உண்மையா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பாம்பு தப்பித்ததா அல்லது பாம்பு நாட்டியம் ஆடியவர்கள் தப்பித்தார்களா என்பது தெரியாது.

திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன் : ஓட்டல்களில் இதுபோன்ற நாட்டியங்கள் களுக்கு ஆபாசமில்லாது நடத்த அனுமதி அளிக்கப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் இப்பொழுது சென்னையில் உஷா அய்யர் என்ற அம்மையார் ஆங்கில பாடல்களைப் பாடும்போது பார்த்துக் கொண்டிருப்பவர்களில் சிலர் ஆண்களும் பெண்களுமாகச் சேர்ந்து ஆடுகின்றார்கள் என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அந்த நடனத்திற்கு அனுமதி கொடுத்திருக்கிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : உஷா அய்யர் கச்சேரியைப் பொறுத்தவரை நான்குட இதுவரை வெறும் இசைக் கச்சேரி என்றுதான் கருதிக் கொண்டிருந்தேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அதைப் பார்த்துவிட்டு இந்த மன்றத்திற்குத் தகவல் கொடுத்ததற்காக நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1971 சூலை 21]

திரு. கோவை செழியன் : இப்படி உணவு விடுதிகளில் நடனம் என்ற பெயரால் ஸ்டிரிப்பிடிஸ் என்ற நடனங்கள் அதாவது உடம்பில் இருக்கும் துணிகளை ஒவ்வொன்றாகக் கழற்றிவிட்டு கடைசியாக அம்மணத்தோடு ஆடுகிறார்கள். இதனால் உணவு அருந்த வருகிறவர்கள் மனது பாதிக்கப்படுவதால் இந்த நடனம் தடைசெய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இப்போதே இந்த நடனங்கள் நடத்தப்படுவதற்குச் சில விதிமுறைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. அவை மீறப்படுகின்ற உணவு விடுதிகள் மீது நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

1. எந்த இடத்திலும் ஆபாச நிகழ்ச்சிகள் எதுவும் நடத்தப்படக்கூடாது அல்லது அந்த நிகழ்ச்சிகளை நடத்த அனுமதிக்கக் கூடாது.

2. கவர்ச்சியின் பொருட்டு அணிந்துள்ள ஆடைகள் நீக்கப்பட்டால், அத்தகைய நிகழ்ச்சி கண்டிப்பாகத் தடைச்செய்யப்படுகிறது.

3. மெல்லிய அல்லது ஓளவு மெல்லிய அல்லது மிகக் குறைந்த ஆடைகளை அணிந்துகொண்டு நிர்வாணமாகவோ அல்லது அரை நிர்வாணமாகவோ நிகழ்ச்சிகள் நடத்துவதற்கு எந்தவொரு நபரும் அனுமதிக்கப்படமாட்டார்.

4. சிற்றின்ப உணர்ச்சிகளை அல்லது பால் உணர்ச்சிகளைத் தூண்டக்கூடிய வகையில் எழுதப்பட்ட பாடல், நடனப்பாட்டு அல்லது பிற சைகைகள் அத்தகைய இடங்களில் அனுமதிக்கப்பட மாட்டாது.

5. நிகழ்ச்சிக்கென குறிப்பிடப்பட்ட மேடையில் மட்டுமே ஒவ்வொரு நிகழ்ச்சியும் நடத்தப்பட வேண்டும். மேற்சொன்ன நிகழ்ச்சிகளில் பங்கெடுத்துக் கொள்ளும் கலைஞர்கள் வேறு எவருடனோ அல்லது காட்சிக்கு வந்திருப்பவர்களுடனோ நெருங்கிப் பழகக் கூடாது.

6. நிகழ்ச்சியில் பங்கு கொண்டுள்ள கலைஞர் அல்லது கலைஞர்கள் தங்களுடைய உடல் மீதிருந்து எந்தப் பொருளையும் அல்லது ஆடையின் ஒரு பகுதியை நீக்கி, காட்சிக்கு வந்திருப்பவர்கள் மீது அவற்றை எறிவது கூடாது அல்லது அவ்வாறு செய்வது அனுமதிக்கப்படக்கூடாது.

7. இத்தகைய நிகழ்ச்சிகளைப் பார்ப்பதற்கு 18 வயதிற்குக் கீழ் உள்ளவர்கள் எவரும் அனுமதிக்கப்படக் கூடாது.

இப்போது கூறப்பட்டவைகள் மீறப்பட்டால், மாநகரக் காவல் துறை நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இப்போதே விதிமுறைகள் இருக்கின்றன. இவைகளை மீறிய இரண்டு மூன்று உணவு விடுதிகள் மீது நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

[1971 சூலை 21]

திரு. கு. காமாட்சி : தமிழ்ப் பண்புக்கு ஒத்து வராத இந்த மாதிரி நிகழ்ச்சிகளுக்குத் தடை விதிக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தமிழ்ப் பண்பாட்டுக்கு விரோதமாக எந்த நிகழ்ச்சியும் நடைபெறக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் இந்த விதிகள் இயற்றப்பட்டுள்ளன.

திரு. எஸ். முருகையன் : சென்னையில் எந்தெந்த ஓட்டல்களில் இந்த நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறுகின்றன என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் கூறுவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஓட்டல் அருண், ஓட்டல் மேபேர், ஓட்டல் இம்பீரியல், பால்ஸ் ரெஸ்டாரெண்ட், ஓட்டல் சுவேரா, ஓட்டல் கேலார்டு ஆகிய ஆறு உணவு விடுதிகளில் இந்த நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறுகின்றன. எங்கெங்கே நடைபெறுகிறது என்பதை மாத்திரம் கேட்டார்கள். விதிகளுக்கு மீறி நடன நிகழ்ச்சிகள் நடைபெற்ற இடங்களில் நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த இடங்கள் 11-11-70 அன்று ஆபாச நடனங்களை நடத்தி, உரிமத்தின் சிறப்பு நிபந்தனைகளை மீறியதற்காக பால்ஸ் ரெஸ்டாரெண்டின் உரிமம் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. அவர்கள் உயர்நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்திருக்கிறார்கள். 24-10-70-ல் ஓட்டல் இம்பீரியல் சோதனையிடப்பட்டபோது நிபந்தனைகள் மீறப்பட்டிருப்பதைப் பார்த்து வழக்குத் தொடரப்பட்டு அது தற்போது விசாரணையில் உள்ளது. 28-11-70-ல் அருண் ஓட்டலில் சோதனையிடப்போது நிபந்தனைகள் மீறப்பட்டிருப்பது கண்டு வழக்குத் தொடரப்பட்டு 100 ரூபாய் அபராதம் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. நா. வீராசாமி : இப்படிப்பட்ட உணவு-நடன நிகழ்ச்சிகள் சென்னையில் உள்ள அசைவ ஹோட்டல்களில்தான் நடைபெறுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சைவ ஹோட்டல்களுக்குப் போகிறவர்கள் என்ன பாலம் செய்தார்கள்? இப்படிப்பட்ட சைவ ஹோட்டல்களிலும் உணவு-நடன நிகழ்ச்சிகள் நடைபெற ஏற்பாடு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சைவர்களுக்கு சில பார்வதி நடனம் ஏற்பாடு செய்யலாம்.

திரு. துரைமுருகன் : இத்தகைய நடனங்கள் எப்படி நடைபெற வேண்டுமென்பதற்குப் போடப்பட்ட விதிகளைப் படித்துக் காட்டினார்கள். அந்த விதிகளுக்கு உட்பட்டு நடனமாடுவதாய் இருந்தால் அது நடனமாகத் தெரியாது. அது பரதநாட்டியம் போலத்தான் இருக்கும். வெளிநாடுகளில் இருந்து வரக் கூடிய டிரீஸ்டிகள் இந்தமாதிரியான நிகழ்ச்சிகள் இருப்பதைத்தான் விரும்புகிறார்கள். ஆகவே வெளிநாடுகளில் இருந்து அதிகமான டிரீஸ்டிகள் இங்கே வருவதற்கு இந்த நடனங்கள் கவர்ச்சிகரமான ரூபரையில் அமைவதை அரசு அனுமதிக்குமா?

1971 சூலை 21]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நம்முடைய பண்புகளைக் கெடுத்துக் கொண்டாவது அப்படி ஒரு சற்றுலாவை வளர்க்க வேண்டுமென்று தமிழக அரசு விரும்பவில்லை.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பேசும் போது நம்முடைய பண்பு கெடக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். பண்பு கெடக்கூடாது என்பதற்காக இத்தகைய விதிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தபோதிலும் அந்த விதிகளை மீறியே நடக்கிறது. வழக்குத் தொடர்ந்தாலும் உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று நிவாரணம் தேடிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே வெளி நாட்டவர்கள் இங்கே வரும்போது நம் நாட்டுப்பண்பையும், பண்பாட்டையும் கண்டு களிக்கவே விரும்புவதால் இந்த உணவு நடன நிகழ்ச்சிகளை அறவே தடை செய்ய அரசு யோசிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : வெளிநாட்டவர்கள் தமிழ் நாட்டுக்கு வரும்போது தமிழ் நாட்டினரின் பண்புகளையே அறிந்து கொள்ள வருகிறார்கள். ஒரு ஆண்டுக்கு முன்பு அமெரிக்கர் ஒரு வரை நான் சந்தித்தபோது அவர் என்னிடம் சொன்னார்—“ உங்கள் நாட்டுப் பண்பாடு, கலாசாரம், உணவு உடை வகைகளை அறிந்து கொள்ளவே நாங்கள் இங்கு வருகிறோம். ஆனால் இங்கே உள்ளவர்கள் எங்களைப்போல் அடை அணிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்கள் நாட்டுக்கும் இந்த நாட்டுக்கும் வித்தியாசம் தெரியவில்லை. என்றார்கள். இதே கருத்தைத்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் இங்கே சொன்னார்கள். ஆகவேதான் நம் நாட்டுப் பண்பாடு காக்கப்படுகிற அளவுக்கு இந்த நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறவேண்டுமென்று இந்த அரசு விரும்புகிறது.

திரு. ரா. ரா. முனுசாமி : சென்னை ஓட்டல்களில் மாத்திரம் உணவு நடன நிகழ்ச்சிகள் இருப்பதால் வட்டம், மாவட்டங்களில் இருந்து ஜனங்கள் இங்கே வருவதனால் இங்கே உள்ளவர்களுக்கும் நெரிசல் ஏற்படுகிறது. ஆகவே வட்டம், மாவட்டங்களில் இந்த ஓட்டல்களையும் இந்த நடன நிகழ்ச்சிகளையும் ஏற்படுத்த உத்தரவாதம் அளிக்கப்படுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இவைகள் சென்னையில் மாத்திரம் இப்போது ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வட்டம், மாவட்ட ரீதியாக இந்தக் காரியத்தைச் செய்வதற்கு இப்போது உத்தேசம் எதுவும் இல்லை.

திரு. சொ. காவேரிமணியம் : மதுரை மாநகராட்சி எல்லைக்குள் இதுபோல உணவு நடன நிகழ்ச்சிகள் நடத்த எந்த ஓட்டலாவது அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மதுரைக்கு தனியாகக் கேள்வி போட்டால் அந்த விவரங்களை அறிந்து உறுப்பினர் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம்.

[1971 சூலை 21]

திரு. கே. எ. வகாப் : தற்போது சென்னை சீடோ கண்காட்சி என்பதாக 15 நிமிடங்கள், 20 நிமிடங்கள் நடைபெறுவதற்கு 2 ரூபாய், 3 ரூபாய் என்பதாகக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறதே, மாணவர்கள் எல்லாம் அதிக அளவில் செல்வதாகச் சொல்லப்படுவதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சென்னையில் நடைபெறுகிற கண்காட்சி மட்டுமல்ல, தமிழகத்தில் வேறுசில மாவட்டங்களிலும் இதுபோல நடைபெறுவதாக என்னுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டு, உடனடியாக தலைமை போலீஸ் அதிகாரியினிடத்திலும் நான் தெரிவித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது அந்தக் காட்சிகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. என். கணபதி : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிற போது ஓட்டல் நடனங்கள் நம்முடைய பண்பாட்டுக்கு விரோதமாக இருக்கக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். ஆகவே நம்முடைய கலாசாரம், பண்பாட்டுக்கு ஏற்ப பாதநாட்டியம் அங்கே நடைபெற அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பாதநாட்டியம்தான் நம்முடைய பண்பாடு என்று கூறவில்லை. ஆபாசங்களைத் தடுப்பதும் நம் பண்பாடு ஆகும்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Sir, do these restrictions apply only to hotels or to other types of public places also?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பொது இடங்களை ஆபாசப்படுத்தக்கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறது. அதைக் காவல்துறையினர் கண்காணித்து வருகிறார்கள்.

திரு. ச. சங்குமுத்துத் தேவர் : முதல் அமைச்சர் அவர்கள் ஓட்டல்களில் உணவு-நடன ரிகழ்ச்சிகள் நடைபெறுவதற்கான விதிகளைத் தெரிவித்தார்கள். நமது அண்ணா சாலையில் உணவு அருந்த காரில் வருபவர்கள் ரோடிலிருந்தே உணவு அருந்துவதும், அதனால் போக்குவரத்து பாதிக்கப்படுவதுமாக இருக்கிறது. ஓட்டலுக்குள் இருக்கும் உணவு ரோடுக்கு வந்துவிட்டதைப் போல ஓட்டலுக்குள் இருக்கும் நடனம் ரோடுக்கு வந்துவிடக்கூடாது. அதுவும் அரசாங்கம் மதுவிலக்கை ஒத்திவைத்திருக்கிறதனால்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வியே போடாது இது போலப் பேசிக்கொண்டே போவதை நான் அனுமதிக்கவில்லை.

திரு. கோவை செழியன் : தமிழ்நாட்டினுடைய கலை, கலாசாரத்தை அறிவதற்காகவே மேலைநாட்டினர் இங்கே வருவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆகவே நமது ஓட்டல்களில் பாத நாட்டியத்தோடு, கரக ஆட்டம், பொய்க்கால் குதிரை, குறவன் குறத்தி நடனம் ஆகியவற்றை அமைக்க அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா?

1971 சூலை 21]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து யாது. உறுப்பினருக்குப் பண வசதி இருந்தால் இதுபோன்ற நடவடிக்கைகள் அமைய ஒரு ஓட்டலைத் துவங்கலாம்.

திரு. துரைமுருகன் : சீடோ கண்காட்சிக்கு அதிக அளவில் மாணவர்கள் போவதாகச் சொன்னார்கள். என்னுடன் வந்தால் அழைத்துப்போய் காட்டுகிறேன். அங்கே உள்ளவர்கள் எல்லோரும் நரைத்த தலையினராகவே இருக்கிறார்கள் என்பதை அரசு அறியுமா?

(விடை இல்லை).

திரு. எம். தேவராசன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, உல்லாசப் பயணிகளை பெரும் அளவில் சுவரும் வகையில் உதகமண்டலத்தில் இத்தகைய விடுதிகள் நடத்த அனுமதி அளிக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : உதகையில் இது போல் விடுதிகள் அமைக்க யாரும் அனுமதி கேட்கவில்லை. அப்படி அனுமதி கேட்டுப் பெறுகிற வரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் சென்னையைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம்.

பயிர் காப்புறுதித் திட்டம்

* 359 வினா—**திரு. கே. என். குமாரசாமி :** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) விவசாயிகளுக்கு பயிர் இன்சூரன்ஸ் திட்டம் கொண்டு வர உத்தேசம் ஏதேனும் அரசிடம் உண்டா?

(இ) ஆம் எனில், எப்பொழுது அமுலுக்கு வரும்?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : (அ) & (இ) இந்திய அரசால் மாநில அரசுகளுக்கு அனுப்பப்பட்ட பயிர்காப்புறுதி குறித்த வரைவு மாதிரி மசோதாவும் மாதிரித் திட்டமும் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே, மத்திய அரசாங்கமும் மாநில அரசாங்கமும் சேர்ந்து மற்ற பகுதிகளில் எப்படி பயிர் கெட்டாலும் கூட நஷ்ட ஈடு கொடுக்கத் திட்டம் கொண்டு வர இருக்கிறார்களோ அது மாதிரி விவசாயிகளுக்கு இத் திட்டத்தைப் பயன்படுத்தி அமுல்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசாங்கம் செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தலைவரவர்களே, இந்தக் காப்புறுதி திட்டம் முழுவதிலே மத்திய அரசு பார்க்க வேண்டிய திட்டமாக இருக்கிறது. மாநில அரசு எந்தெந்த வகையில் எப்படி எப்படி அமுல்படுத்தலாம் என்பதற்கு விதிமுறைகள் தயாரிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அந்த விதிமுறைகள் உருவாக் கப்பட்டு, பரிசீலிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

[1971 ஜூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவரவர்களே, பயிர்களின் பேரில் கடன் கொடுக்கப்படும் என்று நேற்று விவாதத்தின்போது அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதே போன்று இந்த பயிர்களின் மேல் இன்சூரன்ஸ் செய்தால் விவசாயிகளுக்கு மிகவும் நன்மையாக இருக்கும். மத்திய அரசு உத்தரவை எதிர்பார்க்காமல் பயிர் இன்சூரன்ஸ் திட்டம் அமுல் நடத்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்தின்படி புன்செய் பயிர்கள் சோளம், கம்பு, கேழ்வரகு, மற்றும் நெற்பயிர்களுக்காக பயிர்காப்புறுதியைக் கொண்டு வரும் வாய்ப்புக்குறுகள் குறித்து ஆய்வு செய்வதற்காக ரூ. 38,591 செலவில் ஒரு திட்டத்தை இரண்டாண்டு கால அளவுக்கு அண்மையில் 18—6—1970-ம் நாளிட்ட அரசாணை எண் 1841-ல் ஒப்பளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் எந்தப் பயிரும் காப்புறுதி செய்யப்படவில்லை. பயிர்காப்புறுதியை நிறைவேற்றி வைப்பதற்காக முறையான திட்டம் ஒன்றை உருவாக்குவதன் முன்னர், கடந்த 20 ஆண்டு காலத்தில் பயிர்களின் விளைச்சல், மண்வளம், மற்றும் விளைச்சலின்மைக்கான காரணங்கள் தொகுக்கப்பட்டு, ஆய்வு செய்யப்பட்டு, விளைவுகள் வகுத்துரைக்கப்படும். இத் திட்டம், கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த உடுமலைப் பேட்டை, தாராபுரம், காங்கேயம், கோபி ஆகிய வளர்ச்சி வட்டாரங்களில் புன்செய் நிலச்சோளம், கம்பு, கேழ்வரகு ஆகிய பயிர்கள் குறித்தும், திட்டப்பணிப்பகுதிகள் மற்றும் திட்டப் பணிப்பகுதிகளல்லாத பிற பகுதிகளின் கீழ் உள்ள நெற்பயிர்கள் குறித்தும் நிறைவேற்றப்படுகிறது. இம்முன்னோடித் திட்டம் 6—8—1970-ல் துவக்கப்பட்டு தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : தலைவரவர்களே, இந்தப் பயிர் இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தை தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் இருக்கும் நஞ்சை நிலங்களுக்கும் விஸ்தரிக்க அரசாங்கம் ஆலோசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தமிழ்நாடு பூராவும் எல்லாப் பயிர்களுக்கும் வேண்டிய முறையில், அந்த கால அளவு, மண்வளம் ஆகியவற்றை பரிசீலனை செய்து அந்த வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

THIRUMATHI JOTHI VENCATACHELUM : This insurance scheme is an important one for farmers. I think the model Bill of the Government of India is under the consideration of the State Government. Will the State Government, since crop insurance scheme's implementation comes under their control, and it is their responsibility, come forward to place the model Bill before a Joint Select Committee?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தலைவர் அவர்களே, இப்போதுதான் அந்த திட்டத்திற்கு வேண்டிய விதிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டு வருகிறது. அந்த விதிமுறைகள் ஆய்வு முடிந்த பிறகு, கனம் உறுப்பினர்களின் யோசனையைப் பரிசீலிக்கலாம்.

1971 சூலை 21]

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து டிராப்ட் வந்து இருக்கிறது என்று கூறினார்கள். அதை அங்கத்தினர்களுக்கு வழங்கச் செய்வதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா? அதன்பேரில் அங்கத்தினர்கள் கருத்து தெரிவிப்பதற்கு வழி செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : அந்த விதிமுறைகள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட பிறகு அங்கத்தினர்களுக்கு வழங்க முயற்சிக்கலாம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவரவர்களே இந்தத் திட்டம் அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளில் மிக உயர்ந்த அளவிற்குச் செயல்பட்டு வருகிறது. அவற்றை அமைச்சர் அவர்கள் நேரில் சென்று கண்டறிய முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இப்போது அப்படி ஒன்றும் இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவரவர்களே, இப்படிப்பட்ட கிராப் இன்சூரன்ஸ் திட்டம் அமெரிக்கா, இத்தாலி, தாய்வான் போன்ற நாடுகளில் வெற்றிகரமாக நடைபெற்று வருகிறது. நம்முடைய நாட்டிலும் கூட, மகாராஷ்டிரப் பகுதியில் அது அமுல்படுத்தப்பட வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. நம்முடைய மாநிலத்திலே சில முன்னேடித் திட்டமாக கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் சில இடங்களைத் தேர்ந்தெடுத்து இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் சாத்தனூர் பகுதியில், திருவண்ணாமலை போன்ற பகுதிகளில் அந்த மாடல் திட்டம் அமுல்படுத்தப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : பொதுவாக இப்படிப்பட்ட காப்புறுதிகளின் மேல் மக்களுக்கு நம்பிக்கை வருவதில்லை. அதோடு பயிர்பாதுகாப்பு கொடுப்பதில் சிக்கல் இருக்கிறது. இதிலே குத்தகைதாரர்கள் நிலச் சொந்தக்காரர்கள் இருக்கிறார்கள். யார் யார் எப்படி எப்படிப் பயிர் செய்கிறார்கள் என்று இருக்கிறது. காப்புறுதித் திட்டத்தைப்பற்றி விளக்குவதற்கு விளம்பரம் செய்வதற்கு முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. திருவண்ணாமலைக்கு என்று தனித் திட்டம் இப்போது தேவையில்லை.

Conference of Minister for Tourism

* 360. Q.—**THIRU N. DENNIS :** Will the Hon. the Minister for Backward Classes be pleased to state—

(a) whether any conference of Ministers for Tourism was held in Ooty about the 17th May 1971; and

(b) if so, the details thereof ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) தமிழ்நாடு, ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளா, மைசூர், பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களைச் சேர்ந்த சுற்றுலா அமைச்சர்கள் மீட்டிங் மாநாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 17, 18-ஆம்

[1971 சூலை 21]

தேதிகளில் உதகமண்டலத்தில் நடைபெற்றது. இதற்கு முன்னோடியாக அதிகாரிகளின் கூட்டம் 16-ஆம் தேதி நடைபெற்றது. தமிழக அரசு சார்பில் நடைபெற்ற இம் மாநாடு தென் மாநிலங்களின் சுற்றுலா வளர்ச்சி சம்பந்தமாகப் பொதுவான பிரச்சனைகளைக் கலந்து ஆலோசித்து ஒருங்கிணைந்த முறையில் அவற்றிற்குத் தீர்வு காணும் நோக்கத்துடன் இம் மாநாடு கூட்டப்பட்டது.

ஆந்திர மாநில சுகாதார அமைச்சர், பாண்டிச்சேரி முதலமைச்சர், கேரள அரசு சுற்றுலா அமைச்சர், மைசூர் அரசின் உள்துறைச் செயலாளர் ஆகியோரும் தமிழக, பாண்டிச்சேரி அரசுகளின் தலைமைச் செயலாளர்களும் ஆந்திர கேரள மாநிலங்களைச் சேர்ந்த உயர்தர அதிகாரிகளும், இந்திய அரசு சுற்றுலாத்துறை அதிகாரிகளும் இம் மாநாட்டில் கலந்து கொண்டனர். (ஏர் இந்தியா, இண்டியன் ஆயில் போன்ற) சுற்றுலாச் சம்பந்தப்பட்ட பொதுத்துறை நிறுவனங்களின் பிரதிநிதிகளும், ஓட்டல் சங்கம், சுற்றுலாத் கொட்பு உள்ள வர்த்தக நிலையங்கள் ஆகியவற்றின் பிரதிநிதிகளும், இம்மாநாட்டில் கலந்து கொண்டனர். தென் மாநிலங்களின் சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கான பல பிரச்சனைகளையும், திட்டங்களையும் இம்மாநாடு கலந்தாலோசித்தது. இம்மாநாட்டின் தீர்மானங்களை நிறைவேற்றினால் தென் மாநிலங்களின் சுற்றுலா வளர்ச்சி வளம் பெறும். உதாரணமாகத் தென் மாநிலங்களில் கூட்டுச் சுற்றுலாத் திட்டம் ஒன்றினை உருவாக்கவும், அதுபற்றிய விவரங்களைப் பரிசீலனை செய்யவும், தென் மாநில அரசுகளின் பிரதிநிதிகள் கொண்ட கூட்டுக் குழு ஒன்றினை நிறுவ தீர்மானிக் கூப்பிட்டது. இம்மாநாடு நிறைவேற்றிய நான்கு தீர்மானங்கள் ரபையில் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இம் மாநாட்டின் நடவடிக்கைகளின் அறிக்கைகளை இதர மாநில அரசுகள் பரிசீலனை செய்து செயல்படுத்தும்படி அனுப்பப்படுகின்றன.

திரு. சோ. கருணாநாதன் தலைவரவர்களே, இந்தச் சீருலாத்துறை அமைச்சர் மாநாட்டுக்கு வந்திருந்த மற்ற அமைச்சர்கள் தங்கள் மாநிலங்களுக்கு வரும்படி தமிழ்நாட்டு அமைச்சருக்கு அழைப்பு விட்டார்களா? மற்ற மாநிலங்களில் அப்படிப்பட்ட மாநாடு நடத்த திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: அடுத்த மாநாடு கேரளத்தில் இருக்கிற தேக்கடியில் நடைபெறுகிறது. அதற்கு அழைப்பு விடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. தென் பிராந்திய அமைச்சர்கள் கலந்து கொள்வதற்காக ஒப்புதல் அளித்து இருக்கிறார்கள்.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சுற்றுலா இடங்களில் மிகக் குறைந்த வருவாய் உடைய மக்களுக்கு வசதிகள் செய்வது அவசியம் என்ற அருமையான யோசனையை அந்த மாநாட்டில் மாண்புமிகு அமைச்சர் கூறியதாகப் பத்திரிகையில் படித்தேன். அந்தக் கருத்துக்கு ஏற்றவாறு ஊட்டி, கொடைக்கானல், குற்றாலம் போன்ற இடங்களில் சாதாரண மக்கள் தங்கக்

1971 சூலை 21]

கூடிய வகையில் இடங்கள் அமைக்க அரசு முன்வருமா, அப்படிப்பட்ட திட்டம் ஏதேனும் அமைச்சர் வைத்து இருக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்று கொடைக்கானல் போன்ற மற்ற இடங்களில் பள்ளிக்கூடம் சம்பந்தப்பட்ட உணவு விடுதிகளையும் ஹாஸ்டல்களையும் எடுத்து, அதைக் கோடைக்காலங்களிலே வரும் பயணிகளுக்கு வழங்கலாம் என்ற திட்டத்தை அரசு மேற்கொள்கிறது. மத்திய அரசு ரூ. 25 கோடி இந்தச் சுற்றுலாத் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டத்தில் தென் மாநிலத்திற்கு என்று தனியாக எந்தத் தொகையும் ஒதுக்கப்படவில்லை. அதை அந்த மாநிலத்தில் கூறி, தென் மாநிலங்களுக்கு ரூ. 7 அல்லது ரூ. 10 கோடி வரை ஒதுக்கி, அந்தந்த மாநிலத்தில் உள்ள மக்கள், உள்நாட்டிலே பயணம் செய்யும் மக்களுக்கு வசதிகளைச் செய்து தரும் காரியங்களைச் செய்வதற்கு வழி வகை செய்ய வேண்டுமென்று மத்திய அரசுக்கு எழுதிக் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

Bonus for workers of State Transport Service

* 361. Q.—THIRU A. SWAMIDHAS : Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state :

(a) whether a section of the workers of the State Transport Service have not been paid bonus for 1970-71; and

(b) if so, the reasons therefor ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் அக்டோபர் தொடங்கி செப்டம்பர் முடிய உள்ள காலப் பகுதிக்குப் பூரிப்பூதியம் வழங்கப்படுகிறது. 1969 அக்டோபரில் தொடங்கி 1970 செப்டம்பரில் முடிந்த பூரிப்பூதிய ஆண்டிற்கு எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் பூரிப்பூதியம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 1970 அக்டோபரில் தொடங்கி 1971 செப்டம்பரில் முடியும் ஆண்டுக்குரிய பூரிப்பூதியத் தொகை பற்றித் தக்க தருணத்தில் அறிவிக்கப்படும்.

(இ) இவ் வினாவிற்கு இடமில்லை.

திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானம்.

* 362 வினா—திரு. சொ. காவேரிமணியம் : மாண்புமிகு அறநிலையத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானத்தை தனி தேவஸ்தானமாக ஆக்க, அறநிலையப் பாதுகாப்பின் நிர்வாகத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளும் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனின், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : (அ) ஆம்.

(இ) அது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1971 ஜூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானமானது அழகர்கோவில் தேவஸ்தானத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவை இரண்டு தேவஸ்தானங்களுமே தனித்தனியாக மிகச் சிறந்த முறையில் வளர்ந்துள்ள தேவஸ்தானங்களாக இருப்பதால் இவை இரண்டையும் பிரித்து இவை தனித்தனியாக இயங்கச் செய்வதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானம் மதுரை ஸ்ரீ மீனாட்சியம்மன் தேவஸ்தானத்தோடுதான் இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கள்ளழகர் கோவிலோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு மிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானம் இன்னொரு தேவஸ்தானத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருப்பது பிரிக்கப்படுமா என்றுதான் நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது. மேலும் திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானம் மட்டுமின்றி எட்டு தேவஸ்தானங்கள் மதுரை மீனாட்சியம்மன் தேவஸ்தானத்தோடு இணைந்திருக்கின்றன. இவற்றில் திருப்பரங்குன்றம் தேவஸ்தானத்தைப் பிரிப்பதற்கு அந்த தேவஸ்தானத்தைச் சார்ந்த அறங்காவலர்களும் மதுரை ஸ்ரீ மீனாட்சி தேவஸ்தானத்தைச் சார்ந்த அறங்காவலர்களும் அதற்கான காரணங்களைப் பரிசீலித்துக் கொண்டு இருக்கின்றார்கள். மீனாட்சியம்மன் தேவஸ்தானத்தோடு இணைந்துள்ள துணைக் கோவில்களுக்குப் போதுமான வருமானம் இல்லாத காரணத்தினால் அவற்றைப் பிரிக்காமல் இருக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் இருப்பதால் இவையனைத்தும் இணைந்திருக்கின்றன. இருந்தாலும் இப்படி ஒரு சில தேவஸ்தானங்களைப் பிரிப்பதற்கான காரணங்கள் இருப்பதால் அரசாங்கம் அதுபற்றிப் பரிசீலனை செய்து கொண்டு இருக்கின்றது.

திரு. சொ. காவேரிமணியம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றி திருப்பரங்குன்றம் ஊராட்சி மன்றம் ஏற்கெனவே ஒரு தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி அனுப்பியிருக்கிறது. திருப்பரங்குன்றத்தைச் சுற்றியுள்ள பதினாறு கிராமங்களைச் சார்ந்தவர்களும் இதுபற்றி மனுக் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். கடந்தகாலத்தில் திரு. அக்கினிராஜ் அவர்களும் உறுப்பினர் என்ற முறையில் பல முறை இதுபற்றி எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே இதுபற்றி எவ்வளவு சீக்கிரத்தில் முடிவெடுக்கப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றிய தீர்மானங்களும் கோரிக்கைகளும் அரசாங்கத்

1971 சூலை 21]

திரு கு வந்திருக்கின்றன. அவற்றைப் பரிசீலனை செய்து கொண்டு இருக்கின்றோம். பரிசீலனை முடிந்த பிறகு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கு. காமாட்சி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிகப் பிரசித்திபெற்ற சமயபுரம் ஸ்ரீ மாரியம்மன் தேஸ்தானம் ஸ்ரீரங்கம் ரங்கநாதர் தேவஸ்தானத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவற்றைப் பிரிப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இங்கே பேசப்படுவது திருப் பரங்குன்றத்திலுள்ள தேவஸ்தானத்தைப்பற்றியது.

வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு :—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி(*) இடப் பட்டிருந்தால் உறுப்பினரால் அவ்வுரை சரிபார்க்கப் பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. அறிக்கை அளித்தல்.

கதர், கிராமத் தொழில்கள்பற்றிய மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரைகளின்மேல் அரசு எடுத்த நடவடிக்கைகள் மீதான அறிக்கை.

THIRU K. VEZHAVENDAN : Mr. Speaker, Sir, I rise to present the Second Report of the Committee on Estimates on the action taken by the Government on the recommendations of the Committee contained in the Report on Khadi and Village Industries.

3..1971-72-ம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள்

மீது வாக்கெடுப்பு தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

(இ) கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அநுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 52,12,900-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாநிலத்தில் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட ஓயினிபஸ் போக்குவரத்தைப் பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன் மொழிகின்றேன்.

[1971 சூலை 21]

திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பயணிப் பேருந்துகளில் அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு அதிகமாகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீது கடும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss the need to avoid inordinate delay at the counters of D.C. (T & C) Egmore office in the matter of disposal of persons who come to pay the quarterly Motor Vehicles Tax, I move the cut motion standing in my name, namely

“That the allotment of Rs. 52,12,900 under Demand No. 2 Motor Vehicles Acts—Administration—be reduced by Rs. 100”.

திரு. கே. என் குமாரசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, லாரிகளால் நெடுஞ்சாலைகளில் நிகழும் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தவறிவிட்டது பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 52,12,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 21,56,95,300-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகின்றேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் தனியார் பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்கியதால் பாதிக்கப்பட்ட பஸ் தொழிலாளர்களை அரசு ஏற்று வேலை அளிக்காதது பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

1971 ஜூலை 21]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்தைத் திறமையாக நிர்வகிக்க வேண்டும் என்பதுபற்றி விவாதிக்க

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss the need to exercise restraint and caution in the matter of Nationalization of Road Transport in view of the continued losses incurred by the State Transport, I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 21,56,95,300 under Demand No. 30—Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100”.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு பஸ் போக்குவரத்தை, பொது மக்களுக்குச் சூழையை ஏற்றமல் திறம்படவும் லாபகரமாகவும் நடத்துவதற்கு வழிவகை செய்வதன் அவசியம்பற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 21,56,95,300-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல்,

“கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,52,21,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, to discuss about the policy regarding the augmentation of the buses and the need to streamline the Ranithottam Workshop at Nagercoil, I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 3,52,21,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100.”.

DR. H. V. HANDE : Sir, to discuss policy I move the cut motion standing in my name, namely,

“That the allotment of Rs. 3,52,21,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100”.

[1971 சூலை 21]

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கைபற்றி விவாதிக்க—

“கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 3,52,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மான்யக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்படுகின்றன.

*மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யக்கோரிக்கைகளின் மீதான சொற்பொழிவினுடைய நகல் உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதைச் சட்டமன்றக் குறிப்புகளில் பதிந்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு ஒரு சில முக்கியமான கருத்துக்களை மட்டும் இப் பேரவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளும்போது, தனியார் நடத்தும் போக்குவரத்துத் துறைக்கான நிர்வாகத்தை ஒரு பகுதியாகவும் அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக்கான நிர்வாகத்தை ஒரு பகுதியாகவும் விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொண்டால் உதவிகரமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

தனியார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், மோட்டார் வாகன வரிகள் மூலம் 1967 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 14.96 கோடி ரூபாயாக இருந்தது. இந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் கிட்டத்தட்ட 23 கோடி ரூபாயாக உயரக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கிறது என்று நாம் மதிப்பிட்டிருக்கிறோம். குறிப்பாகச் சொல்லப் போனால் விற்பனை வரிக்கு அடுத்தபடியாக நமது மாநிலத்தில் இந்த மோட்டார் வாகன வரிகள் அமைந்திருக்கின்றன என்று எண்ணும்போது இந்தத் துறைக்காக அதிலிருந்து ரூ. 52 லட்சம் ரூபாயை இத் துறையின் நிர்வாகச் செலவிற்காக ஒதுக்குவதில் யாருக்கும் ஆட்சேபணையிருக்க முடியாது என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்து, இந்த ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கும் திட்டங்களில் நல்ல முன்னேற்றத்தைக் கண்டு இருக்கிறோம். பத்து வரித்தடங்களுக்கான பெர்மிட்டுகளுக்கு மேலே யாரும் வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் இப்போது செயலாற்ற இருக்கும் இந்நேரத்தில்

@ அமைச்சரவர்களின் உரை 600-603-ம் பக்கங்களில் முதல் இணைப்பாகவும், ஆய்வரை 603-630-ம் பக்கங்களில் இரண்டாம் இணைப்பாகவும், குறிப்புரை 630-636-ம் பக்கங்களில் மூன்றாம் இணைப்பாகவும் அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1971 சூலை 21] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இத் துறையில் மேலும் பல முன்னேற்றத்தைக் காண முடியும் என்று கருத இடமிருக்கிறது. நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டும் என்ற திட்டத்தை அமல்படுத்திய காலத்தில் அதாவது அத்திட்டத்தைச் சற்று வேகமாக அமல்படுத்தத் தொடங்கிய காலத்தில் 1967-ல் அரசிடம் 1,234 பேருந்துகள்தான் இருந்தன. இன்றைய தினம் கிட்டத்தட்ட 2,734 பேருந்துகளுக்கு மேல் இருக்கின்றன என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 'ஆம்னி பஸ்' ஸைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு குறிப்பிட்ட தூரத்திற்கு குறிப்பிட்ட பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுவதற்காகத்தான் அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால் இன்றைய தினம் அது சாதாரணப் பயணப் பேருந்துகளைப் போல் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன என்பதையறிந்து அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம். இது போன்ற யோசனைகள் இன்று அரசாங்கத்தின் கவனத்தில் இருந்து வருகிறது. இதில் ஸ்டீட் ஒன்றுக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 30 என்று இருந்ததை ரூ. 50 ஆக உயர்த்தி மீண்டும் அது ரூ. 100 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. ஆனால் உயர்ந்திமன்றத்திற்குச் சென்று, அது ரத்தாகி மறுபடியும் 30 ரூபாய் என்ற நிலைமையாகிவிட்டது. இருந்தாலும் அதை எதிர்த்து சுப்ரீம் கோர்ட்டிற்கு அரசு அப்பீல் செய்திருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆண்டு 1-7-1971-இருந்து மறுபடியும் 100 ரூபாயாக ஆக்குவதென்று அரசு தீர்மானித்து அதற்கான தனி நோட்டீபிகேஷன், தனிக் குறிப்பு சட்டப் பேரவைமுன் சமீப காலத்தில் மறுபடியும் வைக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

அதேபோன்று நமது பேருந்துகள், லாரிகள், வாடகைக் கார்கள் இவை சம்பந்தமாக அண்டை மாநில அரசுகளோடு நல்ல ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படுத்தப்பட நல்லமுறையில் பேச்சுக்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. அண்மையில்கூட ஆந்திரத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வந்து என்னைச் சந்தித்துப் பேச்சு வார்த்தை நடத்தினார்கள். இதற்கு முன்பு எவ்வளவு வழித் தடங்கள் விடுகின்றோமோ, அத்தனை தடங்கள் இதர மாநிலங்களில் நமக்குத் தருவார்கள். ஆனால் இப்போது இங்கு எத்தனை மைல்கள் ஓடுகின்றனவோ அவ்வளவு மைல்கள் ஆந்திரத்தில் ஓட்டுவதற்கு ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன்மூலம் திருப்பதி போன்ற முக்கிய நகரங்களுக்கு போக்குவரத்து பயணிப் பேருந்துகளை விட வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைக் கொள்கையளவில் ஒப்புக் கொண்டு ஆந்திர அரசு முன் வந்திருக்கிறது அதற்கான ஒப்பந்தம் சமீபத்தில் கையெழுத்தாகும்.

அதேபோன்று வாடகைக் கார்களுக்கு அண்மையில் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதும் உறுப்பினர்களுக்குக் கெல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். அதுமட்டுமல்லாமல், தென்மாநிலங்கள், தென்னாடு முழுவதும் வாடகைக் கார்கள் ஒரே பெர்மிட்டில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1971 சூலை 21]

ஒட்டுவதற்கான வாய்ப்பு, சாத்தியக்கூறு ஆகியவைப் பற்றி கேரள அரசும், ஆந்திர அரசும் நம்முடன் ஒப்புக கொண்டிருக்கிறார்கள். மைசூர் அரசிடம் இன்னும் பேச்சுவார்த்தைகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அரசுப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைய தினம் 2,125 பேருந்துகள் தமிழ்நாடு முழுவதும் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையால் நடத்தப்படுகின்றன. கிட்டத்தட்ட 13,000 தொழிலாளர்கள் வேலை பார்க்கின்றார்கள். அரசாங்கத்துக்கு மோட்டார் வாகன வரியாகக் கிடைப்பது 2.86 கோடி ரூபாயாகும். நாள் ஒன்றுக்கு 14 லட்சம் பேர் அரசாங்கப் பயணிப் பேருந்துகள் மூலம் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இதிலே சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரையில், 1,173 பஸ்கள் இருக்கின்றன. நாள் ஒன்றுக்கு 10 லட்சம் பேர் பயணம் செய்கிறார்கள். பயணங்கள் 18,471. நெரிசல் நேரங்களில் போக்கு வரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்க இணைப்பு வண்டிகள், நின்று பயணம் செய்யும் பேருந்துகள், பெண்களுக்கு என்று தனி பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இரவு நேரங்களில் தொழிலாளர்களுக்காக இரவு நேரப் பயணப் பேருந்துகள் விடப்பட்டு வருகின்றன.

அதேபோல இன்னும் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளை எடுத்துக் கொண்டால், கிட்டத்தட்ட 150 வழித்தடங்களில் நீண்டதூர பேருந்துகள் ஒடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றைப் பொறுத்த வரையில் நாள் ஒன்றுக்கு 62,479 கிலோமீட்டர் ஒட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்போதெல்லாம் ஷெட்யூல்ட் கிலோமீட்டர்களுக்கு எல்லா இடத்திலும் நமது பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. நாள் ஒன்றுக்கு வருமானம் 7,000 ரூபாயாக ஆகியிருக்கிறது. நீண்ட தூரப் பேருந்துகளில் புகார் புத்தகங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் பயணிகள் தங்களுக்கு என்று இருக்கிற குறைகளை தெரிவித்தால் ஒரு நகல் நேராக அமைச்சருக்கோ அல்லது அதிகாரிகளுக்கோ அனுப்பப்படும். ஒரு நகல் நிலைய அதிகாரிக்கும், இன்னொரு நகல் புத்தகத்திலேயே இருப்பதற்கும் வசதிகள் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

அதமட்டுமல்லாமல் தொழிலாளர்களுக்கு என்று கிட்டத்தட்ட 87 லட்ச ரூபாய் ஊதியக் குழு பரிந்துரைகள் மூலம் தரப்பட்டு, விட்டு வசதி போன்றவைகள் எல்லாம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகையால் இந்தத் துறை நல்ல முறையில் இயங்கிவர நல்ல யோசனைகளைச் சொல்ல வேண்டுமென்றும், ஏற்கனவே பணப் பற்றாக்குறை இருக்கின்ற காரணத்தால் இதில் வெட்டுத் தேவைப் படாது என்று தெரிவித்துக் கொண்டு என்னுடைய முன்னுரையை முடிக்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை)

1971 சூலை 21]

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : பேரவைத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மான்யத்தின்மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பாக கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

While welcoming certain suggestions and proposals put forth in the Note on Road Transport, I wish to offer my suggestions mainly regarding the nationalisation of transport. It has been clearly stated that the buses of fleet-owners whose buses exceed more than 50 are to be nationalised. In this context, I wish to state that there are many bus-owners who will be deprived of their maintenance. There are bus companies which are running on a joint family system and more than three or four brothers are working in these companies. So, I request the Government to nationalise those companies in such a manner that each bus-owner gets a minimum of 10 buses so that they can maintain their livelihood. With regard to their maintenance workshops also, the Government should have deep consideration for that and should not put much difficulty for these fleet-owners.

Sir, we have received some petitions from the A.B.T. bus workers that their arrears due according to the recommendations of the Wage Board have been deprived and the Government should take necessary steps to see that these arrears are given to them.

There are important bus companies like the T.V.S., Madurai, A.B.T., Pollachi and Raman & Raman, Kumbakonam. After nationalisation the Government should seek advice from such companies, particularly from the T.V.S. administrators.

As regards maintenance works which has been mentioned in the review, it looks that the amount that is allotted for the maintenance is very little compared with the number of buses plying and the number of buses registered. Also I find that the number of buses plying on the road is quite contrary to what is stated in the Review.

As the bus is a poorman's conveyance, it is the duty of the Government to see that more buses are put on the road so that the needs of the public could be fully met.

Though we are aware that the State Transport is always running at a loss, still we feel that it is the bounden duty of the Government to look after the comforts of the bus passengers. I am happy that they have introduced the standee system though it sounds so feminine.

In spite of the fact that seats have been reserved for women, many times we find that least courtesy is shown to them. Though these are small matters, the Government should take serious note of them and see that the seats that are reserved for them are kept vacant and even if occupied by men, they should get up when ladies get in.

[திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்] [1971 சூலை 21]

A number of accidents occur every day. The other day the Hon. Minister for Transport stated, in reply to a question whether a speed limit will be fixed for the buses near the colleges as in the case of school zone, that the college students are old enough to protect themselves from accidents. We noted particularly the other day an accident happened in which a young girl had been killed, not while travelling in a bus, but while walking along the pavement, along the footpath. In such cases even though compensation is being paid, whatever be the amount, it is not going to compensate the life of the person.

Even in the Police Commission Report I find that Sri Govind Swaminathan stated that the President of the 'Road Safety First' Association had stated clearly that we have the largest number of accidents in India when compared to other countries. This is a very sad state of affairs.

I find from the statistics that the total number of Transport bus accidents during 1970 is 8,400 and for the period January-June 1971, it is 1,691, working out nearly 20 per cent to 25 per cent. This is not a very happy position. I happen to be near Traffic Commissioner's Office and I find there is a board in front of the office giving the total number of deaths due to road accident every day. It is a sad thing. The reasons for these accidents is due to the people clinging on to the buses for want of seats, in the buses on the footboard. There are drivers who drive rashly and negligently costing many lives. They don't observe minimum road sense. This is rather tragic. This must be looked into and strict instructions should be issued to drivers.

Apart from this, the drivers find it rather difficult to cover the distance within the specified time. This also is one of the reasons for their speeding up. This may be looked into and necessary steps taken in regard to workers.

I also want to suggest that the stock position and stock details must be given from time to time. There have been instances when the P.A.C. has also pointed out the mistakes and necessary action should be taken in regard to that.

Regarding taking over of bus transport I wish to say that many bus-owners have purchased their buses on credit basis particularly from Marwaris paying heavy interest. It is but just and proper when Government take over those buses that the bus is sold to the people from whom the owners had taken loan. Otherwise it will be difficult for bus-owners who had taken loan on heavy interest to repay.

As regards giving jobs to those who will be affected by this nationalisation the Hon. Minister has stated that they will be absorbed once the States take over the whole things. But there is also a provision that all these workers will be taken over provided the Regional Transport Officer certificates as to their fitness. I

1971 சூலை 21] [திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்]

do not find any reason for this. They have been in service all along and how can the question of fitness again come up on the eve of their being absorbed in Nationalised Transport. Considering their long years of service in the private companies, they should become eligible automatically for absorption into the nationalised transport and Government should not cast on the Regional Transport Officer the duty to certify as to their fitness. Otherwise it will be causing the greatest hardship and many poor workers would be affected. While taking the buses it is but right and proper that Government takes over the workers also.

Apart from that I have received petition from the Trichy District Workers that there are four main companies, i.e., T.S.T. Sundaram Transport, Ramajayam and L.G.P. etc. They have requested that surplus workers who are going to be displaced because of nationalisation should be given first preference in absorption in nationalised bus transport. Till such time I wish to make a suggestion that subsistence allowance, which is given in the same way for dock workers, might be given to these people also.

I wish once again to stress that fleet owners who own more than 50 buses should be given at least 10 buses, in spite of the fact that there is no provision here. Government should take a humanitarian outlook and give atleast 10 buses to these fleet owners who own more than 50 buses. It is not very clear whether they would be given any buses when Government takes them over. If it is 49 buses, they would be given but if it is 50 and above, the Government takes them over. So the difference of 'one' makes all the difference. I hope and trust that taking a humanitarian outlook Government would see to it that these bus owners are not deprived of this minimum at least. They have been deprived of their buses, of their normal earnings, etc. It is but fit and proper that they are left with at least 10 buses, after taking all their other buses.

I find there is a proposal to increase the number of permits issued for private vehicles. Private vehicles, ply mostly in the nights, and they ply with bright lights, responsible for many accidents. Those coming in cars on the opposite direction are affected by these bright lights and many an accident is caused. When the number of private vehicles are going to be increased in city and districts, it is better rules with regard to use of bright lights are enforced, strictly. During the second World War period we had an arrangement that they should blackout their headlights or at least half of it should be blacked out. That sort of instructions should be given. It seems to be the greatest nuisance for ordinary people who travel in their motor vehicles.

With regard to the other things, I appreciate the Hon. Chief Minister. He has given us an assurance that all these workers will be absorbed. The workers should be absorbed without

[திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்]. [1971 சூலை 21]

giving once again the choice (interruption). There was an assurance that they will be absorbed. I once again stress that they should be absorbed in toto without making any discrimination whether they are fit or unfit. They are bound to be fit having many years of service to their credit which I want to stress. With these few words I hope and trust that the Government will take our suggestions.

There is one more important thing and that is with regard to the roads. Unless the roads are broad and good it will not be possible for the buses to ply. The roads also should be maintained well and the buses should be in good running condition. Wherever there is necessity the number of buses should be increased. Thank you, Sir.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இன்றைக்காவது சீக்கிரம் பேச்சை முடித்துக் கொள்வது நலம். ஏனென்றால், நாள் தவறாமல் பசிப் பிரச்சினை வந்துவிடுகிறது. ஆகவே, பேசுகிற உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய பேச்சை ஐந்து நிமிடங்களிலிருந்து 6 நிமிடங்களுக்குள் முடித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மா. வே. நாராயணசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து மானியத்தை வர வேற்று, அதனை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டுள்ள பஸ் போக்குவரத்து மிகச் சிறப்பாகவும், திறமையாகவும் நடத்தப்பட வேண்டும் என்பதிலே யாருக்கும் கருத்து வேற்றுமை இருக்க முடியாது. அந்த அடிப்படையிலே தமிழக அரசு பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கை வழிநின்று, மிகத் திறமையான முறையில் நடத்திட வேண்டும், சிறப்பான முறையிலே அமைத்திட வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தோடு அரும்பணியாற்றிக் கொண்டு வருவதை நாடு மிக நன்றாக அறியும். அதற்காக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எல்லாவிதமான நடவடிக்கைகளையும் எடுத்துக் கொண்டு வருவதையும் இந்த மாமன்றம் மிக நன்றாக அறியும், என்றாலும் போக்குவரத்துத் துறை இன்னும் சிறப்பாகப் பணியாற்றவில்லை யென்கிற பொதுவான கருத்தும், பல்வேறு விதமான குறைபாடுகளும் இருக்கின்றன. அந்தக் குறைபாடுகள் அனைத்தையும் விரைவிலே களைந்தெறிய வேண்டுமென்கிற கருத்தும் பரவலாக இருப்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. போக்குவரத்துத் துறையிலே பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற ஆர்வம் உள்ள அத்துணை பேரும் அதிக கவனம் செலுத்தி வெற்றிகரமாக இயக்க வேண்டிய கடமையும் பொறுப்பும் இருக்கிற தென்பதைச் சுட்டிக் காட்டுகிறேன்.

1971 சூலை 21]

(திரு. நா. வீராசாமி—தலைமை)

இன்றையதினம் சென்னை நகரத்திலும், சென்னை மாநகரத்தை யொட்டியுள்ள புறநகர்ப் பகுதிகளிலும் ஆயிரக்கணக்கான பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளவிலே பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை. மக்கள் ஆங்காங்கு மணிக்கணக்கில் காத்திருக்கிற நிலைமை இருப்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. குறிப்பாக, சென்னை மாநகரத்தின் வடபகுதியையொட்டியுள்ள திருவொற்றியூர் பகுதியிலே மக்கள் பஸ் வசதி இல்லாத நிலைமையிலே வெகுவாக தொல்லைப்படுகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும் அறிவார்கள். திருவொற்றியூர் பகுதி பாட்டாளி மக்கள், தொழிலாளர் மக்கள் வாழக்கூடிய பகுதியாகும். அன்றாடம் சென்னை மாநகரத்தின் பல பகுதிகளிலிருந்தும் அந்தப் பகுதிக்கு தொழிற்சாலைகளில் வேலைக்குச் செல்லக்கூடியவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் பஸ் வசதி இல்லாத காரணத்தால் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் வேலைக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, அதனால் பல இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. காலையில் 3 மணிக்கு வேலைக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், அவர்கள் காலையில் 5 மணிக்கே கூட தயாராகி, விட்டிலிருந்து புறப்பட்டு, பஸ் ஸ்டாப்புக்குச் செல்கிறார்கள். அரை மணிநேரம், ஒருமணி நேரம் காத்திருந்து, பஸ் வந்தவுடன் முண்டியடித்துக் கொண்டு பஸ்ஸில் ஏறி, நிற்பதற்காவது இடம் கிடைத்துவிட்டாலும், குறித்த நேரத்தில் அவர்கள் தொழிற்சாலைக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. குறித்த நேரத்தில் தொழிற்சாலைக்குச் செல்ல முடியாமல் காலங்கடந்து செல்வதால், 'ஹேபிச்சவல் லேட்' என்று சொல்லி, தொழிலாளர்கள் மீது ஒழுங்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, அதன் விளைவுகளுக்கு தொழிலாளர்கள் ஆளாக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்து விடுவதற்கில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்தவர் தொழிற்சங்க நடவடிக்கைகள் எல்லாம் அவருக்கே நன்றாகத் தெரியும். ஏராளமான தொழிலாளர்கள் குறித்த நேரத்தில் பஸ் பிடித்து, தங்களுடைய தொழிற்சாலைகளுக்குச் செல்ல முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர்—தலைமை)

வட சென்னையை ஒட்டியுள்ள பகுதிகளிலும், பொதுவாக சென்னை மாநகரத்தின் எல்லா வழித் தடங்களிலும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை என்ற குறைபாடு இருந்தாலும், குறிப்பாக வடசென்னையையொட்டியுள்ள பகுதிகளில் பஸ் போக்குவரத்து சரியாக இல்லையென்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கடந்த பத்தாண்டுக் காலமாக திருவொற்றியூர், எண்ணூர், மாதவரம், புழலேரி போன்ற பகுதிகளில் பஸ்களின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்படவில்லை. பொதுவாகச் சொல்லப் போனால், அந்தப் பகுதிகள் எல்லாம் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை அழுத்தமாக வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அந்தப்

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி] [1971 சூலை 21]

பகுதிகளில்தான் உழைக்கின்ற வர்க்கத்தினர் வாழ்கிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைகள் அந்தந்த நேரத்தில் கவனிக்கப்படாததன் காரணமாக, இந்தக் குறைபாடு இருக்கிறது. பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் தமிழக அரசின் பொறுப்பை ஏற்ற பிறகு, மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் தலைமையில் நடக்கும் கழக ஆட்சி நம்முடைய குறைகளைப் போக்கும் என்று நம்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பகுதிகளில் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், அந்தப் பகுதிகளில் புதிய ரூட்டுகளை அமைத்தல் வேண்டும். அது மிகமிக இன்றியமையாதது.

வடசென்னையை எடுத்துக்கொண்டால், தங்கசாலையிலிருந்து 56 ஏண் பஸ்ஸும், 56-ஏ என்கிற பஸ் எண்ணுருக்குப் போகிற பஸ்ஸும், ஹைகோர்ட்டிலிருந்து திருவொற்றியூருக்கு 56-வி. என்கிற பஸ்ஸும் என்ற அளவில் இரண்டு மூன்று ரூட்டுகளைத் தவிர வேறு ரூட் கிடையாது. திருவொற்றியூர், மணலி, போன்ற பகுதிகளில் பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பணியாற்றக் கூடிய நிலைமை இருக்கிற காரணத்தாலே, மவுன்ட் சாலையிலிருந்தும், தியாகராயநகரில் இருந்தும், திருவல்லிக்கேணியிலிருந்தும், எழும்பூரிலிருந்தும், இன்னும் மத்திய பகுதிகளிலிருந்தும் பஸ்களை விட்டு, புதிய ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும் நம்முடைய அரசு செய்து கொடுக்கும் என்ற நம்பிக்கை அந்தப் பகுதியில் வாழக்கூடிய பொதுமக்களுக்கும், குறிப்பாக தொழிலாளர் பெருமக்களுக்கும் இருக்கிறது. ஆகவே, அரசு உடனடியாக புதிய ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை பெருநகர்த் திட்டம் என்று நாம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் பார்க்கும்போது 20 மைல் சுற்றளவிற்கு இருக்கும் பகுதிகளை வளர்க்க வேண்டுமென்று நான் வரவுசெலவுத் திட்டத்தின்போது என்னுடைய பேச்சில் குறிப்பிட்டேன். அப்படி புறநகர்ப் பகுதிகளை "வளர்த்தால்தான் சென்னை நகரத்தின் மக்கள் நெருக்கத்தைத் தவிர்க்க முடியும் என்று முன்பே குறிப்பிட்டிருந்தேன். ஆகவே, புறநகர்ப் பகுதிகளுக்கும் நல்ல முறையில் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தித் தந்தாக வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் பத்து மைல், பதினைந்து மைல் தொலைவில் இருந்து தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய தொழிற்சாலைக்கு வருவதற்கும் வாய்ப்பாக இருக்கும்.

பம்பாய், கல்கத்தா போன்ற நகரங்களில் பணியாற்ற முப்பது மைல், நாற்பது மைல் தொலைவிலிருந்து கூட வருகிறார்கள். அங்கே நல்ல மின்சார ரயில் வசதி இருக்கிறது. சென்னை மாநகரத்திலே சென்னை பீச்சிலிருந்து தாம்பரம் வரைக்கும் தான் மின்சார ரயில் வசதி இருக்கிறதே தவிர மற்ற பகுதிகளில் இந்த வசதி இல்லை.

1971 சூலை 21] [திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

மற்ற பகுதிகளில் இருப்பவர்கள் எல்லாம் பஸ் போக்குவரத்தை தான் முக்கியமாக எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, புதிதாக பஸ்வேறு விதமான ரூட்டுகளை அமைக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, சாலைகளைப் பற்றி நன்றாகச் செப்பனிட வேண்டும். சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையும், பொதுப்பணித் துறையும் நல்ல ஒத்துழைப்புடன் காரியங்களை ஆற்றினால் சாலையமைப்பும் நன்றாக இருக்கும், போக்குவரத்து வசதிகளும் நன்றாக இருக்கும். திருவொற்றியூர்விருந்து பூவிருந்தவல்லக்கு புதிய ரூட் ஒன்று அம்பத்தூர் வழியாகத் தரப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அந்த ரூட்டில் சாலை வசதி சரியாக இல்லை, சாலை சரியான முறையில் செப்பனிடாததால் பஸ்களை ஓட்ட முடியவில்லை. ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறைக்கும், பொதுப்பணித் துறைக்கும் ஒத்துழைப்பு இருந்து நல்ல ஒற்றுமையுடன் செயலாற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்துகின்ற பிரச்சனை இருக்கிறது. அமற்கான நடவடிக்கைகளை நம்முடைய அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. அர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த வேண்டும். ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்களுடைய கடமைகளை நாம் வலியுறுத்திச் சொல்ல வேண்டும். உரிமைகள் மதிக்கப்பட்டு, கடமைகள் வலியுறுத்தப்பட வேண்டும். இன்சென்டிவ் ஸ்கீம் அவர்களுக்கு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று எல்லோருமே கருத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதை நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்துத்துறை இன்றைய தினம் அரசாங்க இலாக்கா மட்டத்திலே இருக்கிறது. இதை ஒரு கார்ப்பரேஷனாக வாரியமாக அமைக்க வேண்டுமென்ற கருத்து இருக்கிறது. அது நல்லது அது தேவை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம் இரவு ஷிப்டுகளிலே வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் எல்லாம் பஸ் வசதிகள் இல்லாமல் கஷ்டப்படுகின்றார்கள். நாட்டின் முதுகெலும்பு தொழிலாளர்கள் என்று நாம் சொல்கிறோம், உழைப்பே மூலதனம் என்று நாம் முழுங்கிக் கொண்டிருக்கின்றோம். அவர்கள் இலவசமாக பஸ் வசதிகள் கேட்கவில்லை, தாங்கள் சம்பாதிக்கக்கூடிய ஊதியத்திலிருந்து காசு கொடுக்க அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொழிற்சாலைகளிலே 8 மணி நேரம் உடுமையாக உழைக்கின்றார்கள். அப்படி உழைத்துவிட்டு வெளியே வருகின்ற நேரத்திலே இரண்டு மணி நேரம், மூன்று மணி நேரம் என்று மணிக் கணக்கிலே அவர்கள் பஸ்ஸுக்காகக் காத்துக்கிடக்க வேண்டியிருக்கின்றது. 10 மைல் தூரத்திற்குச் செல்ல வேண்டிய தொழிலாளர்கள் பலர் இருக்கிறார்கள். எனவே இரவு நேரத்தில் ஷிப்டு வேலை செய்துவிட்டு வருகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும் பொருட்டு குறைந்த பட்சம் அரை மணி நேரத்திற்குள்ளாக பஸ் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். தங்கசாலை முதல் எண்ணூர்

[திரு. மா. வே. நாராயணசாமி]

[1971 சூலை 21]

வரையிலே பஸ் போக்குவரத்து இப்பொழுதும் இரவு நேரத்திலே இருக்கின்றன, அந்த பஸ்கள் ஒரு மணி நேரத்திற்கொருமுறை வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. நடைமுறையிலே இரண்டு மணி நேரத்தில்தான் வருகிறது. தொழிலாளர்கள் நடுப்பாதையிலே நின்றுகொண்டு தூங்கிவழித்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் வேதனைப்படுகிறார்கள். எனவே இரவு நேரத்திலே அரை மணி நேரத்திற்குள் பஸ் வருகின்ற முறையிலே ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்கின்றபொழுது அது தங்கசாலையோடு நின்றுவிடக் கூடாது, மவுண்ட் ரோடு வரையிலும் அதை நீடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து இலாகாவினுடைய இலக்கு அதாவது டார்ஜட் எப்படி இருக்க வேண்டுமென்றால் பொதுமக்கள் பஸ் ஸ்டாப்பிலே 10 நிமிடத்திற்கு மேல் காத்திருக்கூடாது என்ற நிலைமையை அடிப்படையாக வைத்துக் கொண்டு பஸ் வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும். இது ஒரு கடினமான பிரச்சனை, நான் அறிவேன். இருந்தாலும் கடுமையான பல பிரச்சனைகளை எத்தனையோ பிரச்சனைகளை நம்முடைய அரசு சமாளித்து வருகின்றது. நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பஸ் போக்குவரத்து மக்களுடைய எண்ணத்திலே சமதர்மத்தினை வளமாக வளர்ப்பதற்கான முறையிலே இந்தத் துறையிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி இந்த அளவுக்கு இந்த மானியத்தை ஆதரித்து நான் முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளைக் குறித்து என் கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்துச் சில பல கருத்துக்களைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக, அரசாங்கத்தினுடைய தேசிய மயம் ஆக்குகின்ற கொள்கையை நான் முழு மனதோடு வரவேற்கிறேன். அதே நேரத்திலே 50 பஸ்களுக்கு மேற்கொண்டு இருக்கின்ற பஸ் கம்பெனிகளை எடுக்கும்பொழுது அரசாங்கம் அப்படியே அவற்றையெல்லாம் அடானமஸ் கார்ப்பரேஷன் கையிலே ஒப்படைப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அப்படி கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்படுகின்ற பொழுது அவற்றில் காம்பெடிஷன் போட்டி ஏற்படுகின்ற முறையிலே ஒவ்வொரு பிராந்தியத்திற்கும் ஒன்று என்ற முறையிலே வெவ்வேறு கார்ப்பரேஷன்கள் அமைக்கப்பட்டால் அது நல்ல முறையிலே பயன்படாதா என்று ஆலோசனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக 10 பஸ்களுக்கு மேலாக இருக்கின்ற பஸ்களை எடுப்பது என்று அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. அது வர வேற்கத் தக்க திட்டம். ஆனால் அப்படிச் செய்வதின் மூலம் புதிய பஸ் முதலாளிகளை உண்டாக்கிவிடாமல் பஸ் தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கம் என்று அமைத்து அந்தச் சங்கங்களிடம் அந்த

1971 சூலை 21]

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

பஸ்களை ஒப்படைத்தால் அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற சமதர்மக் கொள்கைக்கு அது ஏற்புடையதாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்வேன்.

மூன்றாவதாக அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கின்ற பஸ்களில் தனியார் துறையில் ஏற்கனவே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றால் ஆர்.டி.ஓ.க்கள் சிபாரிசு இருந்தால்தான் ஏற்றுக் கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. அப்படி ஆர்.டி.ஓ. விடம் தொங்குகின்ற ஏற்பாடு வேண்டாம். இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேர்களையும் அப்படியே அரசு எடுத்துக் கொள்வது என்ற கொள்கையை அரசு ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

தேசிய மயக் கொள்கையை வரவேற்கின்ற அதே நேரத்திலே தேசியமயக் கொள்கை மிகவும் சூழ்ச்சிக்குள்ளாகியிருக்கிறதென்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அதற்குக் காரணம் திறமைக் குறைவு, பல தனிக் காரணங்கள், கோளாறுகள் நடக்கின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. கண்ணை மூடிப் பயனில்லை, அது உண்மைதான். இதனைச் சொல்லி தேசியமயக் கொள்கையை எதிர்ப்பவர்கள் வெற்றி பெறுவதற்கு இடம் அளித்துவிடக் கூடாது.

மூக்கியமாக சென்னைக் கிளையிலேதான் ஏராளமாக நஷ்டம் வருகிறது. சென்ற ஆண்டு 44.37 லட்சமாக இருந்தது இப்பொழுது 53.03 லட்சமாக உயர்ந்திருக்கிறது என்று இதிலே சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. இதற்குப் பல காரணங்கள் சொல்கிறார்கள். அதிகாரிகள் பல காரணங்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் காரணங்களினால்தான் அப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறதா என்பது தெரியாது. தனியார் துறையிலே பஸ் தொழில் லாபமாக நடைபெறுகின்றபொழுது நமக்கு மட்டும் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பது ஆராயத்தக்கது. இதற்காக ஒரு ஹை பவர் கமிட்டி அமைக்கப்பட வேண்டும். அந்தக் கமிட்டியிலே அதிகாரிகள், தொழில் நுட்பம் தெரிந்தவர்கள், சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள், அந்தத் தொழிலிலே ஏற்கனவே பழக்கமுள்ள திறம்படைத்தவர்கள் இவர்களைப் போட்டு ஆராய்ந்து அறிக்கையை வாங்கி அந்த அறிக்கையின்மேல் உடனடியாக அரசாங்கம் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதே நேரத்திலே நான் ஒரு சில யோசனைகளையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பஸ்களிலே நாலில் ஒரு பங்கு பிரேக் டவுன் ஆகி நின்று விடுகின்றன என்ற செய்திகள் வருகின்றன. நாலில் ஒரு பங்கு ஐந்தில் ஒரு பங்கு என்று பிரேக்டவுன் ஆகி நின்றுவிட்டால் லாபம் வருவது கடினம். எனவே பிரேக் டவுன்களைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். நான் விசாரித்த வரையில் மெயின்டனென்ஸ் மோசமாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். தொழிலாளர்களும் சொல்கிறார்கள், மற்றவர்களும் சொல்கிறார்கள். இந்தக் காரணம் எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிய வேண்டும். டியூவல் கன்ட்ரோல் இருப்பதாகச்

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

[1971 சூலை 21]

சொல்கிறார்கள். முன்பு டைரக்டர் அதிகாரத்திலேயே இருந்ததால் மெயின்டெனன்ஸில் குறைகள் இருந்தால் கண்டிப்பதற்கு முடியும் என்ற நிலைமை இருந்தது, இப்பொழுது சீப் எஞ்சினியர் போடப் பட்டிருப்பதால் டியூவல் கன்ட்ரோல் என்ற முறையில் மெயின்டெனன்ஸில் அக்கறையில்லாமல் கொடுக்கின்ற பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டு போ என்று சொல்கின்ற நிலைமை இருப்பதாகத் தொழிலாளர்கள் சொல்கிறார்கள். இதை அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். டையர், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இவையெல்லாம் சென்னையிலே ஸ்டாக் வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் கோவையிலே கன்வியாகுமரியிலே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வேண்டுமென்றால் அதற்காக டியூங்க் கால் போட்டு அதற்குப் பிறகு டியூரான்போர்ட் சார்ஜ் எல்லாம் செலவிட்டு அவை வர வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதனால் பணமும் செலவாகிறது அதிகமாக, அதே நேரத்திலே தாமதமும் ஆகிறது. அதற்குப் பதிலாக ஆட்காங்குள்ள டெப்போக்களிலேயே ஸ்டாக் வைத்துக் கொண்டு சப்ளை செய்துவிட்டால் அதிகச் செலவுகளையும், தாமதத்தையும் தவிர்க்கலாம் என்று தெரிகிறது.

பஸ்களுக்கு குவார்டர்கள் கட்டுகிறார்கள். அதிலே மிகுந்த குழப்பமேற்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஒருவர் சென்று குவார்டர் கட்டுகிறார் என்றால் ஆர்.சி.யில் உடனே பதிவு செய்வதில்லை, விட்டு விடுகிறார்கள். பிறகு வெகு நாள் கழித்து அவர்கள் கட்டியிருக்கிறார்களா இல்லையா என்று தெரியாத அளவுக்குப் போய் அதிலே ஏராளமான பணம் விரயமானதாகச் சொல்கிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இதையும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வேன்.

டீசல் செலவு இருக்கிறது. பல குறைபாடுகள் இதிலே சொல்கிறார்கள். இதனை சுலபமாகக் கண்டுபிடித்துவிட முடியும். எத்தனை மைல்கள் ஓடியிருக்கின்றன என்று பார்த்து, அதோடு எத்தனை லிட்டர்கள் டீசல் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் பார்த்தால் கண்டுபிடித்துவிட முடியும். அதிலே தவறுகள் நடப்பதாக அடிக்கடி புகார்கள் வருகின்றன. அதைக் குறித்தும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில் சிறப்புற நடைபெற வேண்டுமென்று சொன்னால் பொதுமக்களுடைய ஒத்துழைப்பு வேண்டும். தொழிலாளர்களும் மனப்பூர்வமாக உள்ளன்போடு பணியாற்றிட வேண்டும். அவர்களுக்கு எங்களுடைய தொழில் என்ற உணர்வு ஏற்பட வேண்டும். இதற்காக, அமைக்கவிருக்கிற கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தில் அவர்களுக்கும் பங்கு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். அதோடு அவர்களுக்கு ஏராளமான குறைகள் உண்டு. அவற்றில் ஒன்றிரண்டை மாத்திரம் இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதிலே ஒன்று, இன்றைய தினம் தொழிலாளர்கள் என்.ஜி. ஓக்களா அல்லது அவர்கள் தொழிலாளர்களா என்ற ஐயப்பாட்டில் தனித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். என்.ஜி.ஓ.க்கள் என்று சில

1971 சூலை 21]

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

நேரங்களில் கருதப்பட்டு அதன்படி நடத்தப்படுகிறார்கள், சில நேரங்களில் தொழிலாளர்கள் என்று கருதப்பட்டு அதன்படி நடத்தப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்கள் என்ற முறையில் கிராஜுவீடி என்று இருக்கிறது, வேறு சில நேரங்களில் என்.ஜி.ஓ.க்கள் என்று கருதும் முறையில் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே அவர்கள் என்.ஜி.ஓ.-க்களா அல்லது தொழிலாளர்களா என்பதைத் திட்டவட்டமாக அறிவித்து என்.ஜி.ஓ. க்கள் என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கும் வசதிகளைக் கொடுக்க வேண்டும், இல்லை தொழிலாளிகள் என்றால் அவர்களுக்கு இருக்கும் வசதி வாய்ப்புகளைக் கொடுக்க வேண்டும். ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் கூடக் கிடையாது என்று சொல்கிறார்கள். எல்லாத் தொழில்களிலும் ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் இருக்கிறது, ஆனால் இங்கே கிடையாது. அதிகாரிகள் வைத்துத்தான் சட்டம் என்னும் முறையில் இருக்கிறது. எனவே ஆணைபெண்ணு என்று தீர்மானித்து ஆணையிருந்தால் அதற்குரியவைகளையும், அல்லது பெண்ணையிருந்தால் அதற்குரியவைகளையும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, திரு. நாராயணசாமி அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல் தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு வருகிறார்கள் என்றால் அவர்கள் 8 மைல், 10 மைல்களுக்கு அப்பால் குடியிருக்கிறார்கள். வேலை முடிந்த பிறகு அவர்கள் வீட்டுக்குச் செல்வதற்குப் போதுமான வசதிகள் இல்லை. எனவே அவர்கள் வீட்டிற்குப் போகவும், வீட்டிலிருந்து வரவும் ஸ்பீரி பாஸ்கள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராஜுவீடி வழங்கப்படுகிறது. ரிடையர் அவதற்கு 3, 4 மாதங்களுக்கு முன்னால் நோட்டீஸ் கொடுக்கிறார்கள். ரிடையரானவுடன் கிராஜுவீடி கொடுக்கப்படாமல் வராக் கணக்கில், மாதக் கணக்கில் கூட வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. இது அநியாயம், கொடுமையானது. இப்படியிருந்தால் வேலையிழந்தவர்கள் வாழ்வது எப்படி? எனவே கிராஜுவீடி பணத்தை வேலையில்லிருந்து நின்ற நாளிலேயே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

டிரைவர்களுக்கு இண்டர் ஸ்டேட் அலவன்ஸ் என்று ஸ்டேட் விட்டு ஸ்டேட் சென்று இரவில் தங்கினால் தனி அலவன்ஸ் கேரளாவிலே கொடுக்கிறார்கள். அதேபோல் இங்கேயும் கொடுத்தல் வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பிரயாணிகளுக்கு இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நான் இங்கே சொல்ல வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். ரிடையரிங் ஓரம் என்று இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பிரயாணிகள் உடனடியாக வெளியிடங்களுக்குச் செல்ல முடியாதவர்களுக்கென்று கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த ரிடையரிங் ஓரங்கள் பலவற்றை அதிகாரிகள்தான் பயன்படுத்திக் கொள்ளுகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரிய வருகிறது. எனவே அவைகள் பொது மக்களுக்கு மட்டுமே பயன்படும் வகையில் ஏற்பாடு செய்து, கண்காணிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம்]

[1971 சூலை 21]

பல பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் வாட்டர் கூலர்கள், திருச்சி, தஞ்சை, கோவை போன்ற இடங்களில் வைத்திருக்கிறார்கள். வாட்டர் கூலர்கள் பெரும்பாலும் வேலை செய்வது இல்லை. கோவையிலே அமைக்கப்பட்ட வாட்டர் கூலரை ஒர்ட் ஷாப்பில் போட்டாகி விட்டது.

இதுபோல் லௌட் ஸ்பீக்கர் வைத்திருக்கிறார்கள் அனவுன்ஸ் பண்ணுவதற்கு. பஸ் கிளம்பும் நேரத்தைச் சொல்வதற்காகப் பல இடங்களில் லௌட் ஸ்பீக்கர்கள் வைத்திருந்தும் பெரும்பாலும் பயன்படுத்துவது கிடையாது.

என்கொயரி கவுண்டர்கள் இருக்கின்றன. அதற்கென்று தனியாக ஆள் கிடையாது. யார் யார் அந்தந்த நேரங்களிலே வருகிறார் களோ அவர்கள் அட்டென்ட் செய்வதால் பல கோளாறுகள் ஏற்படுகின்றன. டிக்கெட் ஏழுதிக் கொண்டே போனையும் அட்டென்ட் பண்ணுவதால் பல கோளாறுகள் ஏற்படுகின்றன. எனவே என்கொயரிக்கு என்றுத் தனியாக ஆனைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ்கள் காலாகாலத்திலே ஓடும்படி பார்த்துக் கொள்வது மிகமிக அவசியம். ஒன்று, மெயின்டென்ஸ் சரியாக இருக்க வேண்டும். இன்னொன்று, டிரைவர்களும் சரியாகப் போகும்படி பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். குறிப்பாக கோவை திருச்சி ரூட் இருக்கிறது. அதிலே இரவிலே போகும் வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவை எந்த நேரத்திலே வரும் என்று யாராலும் சொல்ல முடியாது. அடிக்கடி ப்ரேக்டவுன் ஆகிறது. 10 மணிக்கு வர வேண்டிய பஸ் 11 மணிக்கு வரும், 12 மணிக்குக்கூட வரும், யாராலும் எதுவும் சொல்ல முடியாது. இம்மாகிரியில்லாமல் உரிய நேரத்தில் வந்து சேரும்படி பார்த்துக் கொள்வது மிகவும் அவசியம் என்று கருதிக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று ரூட் 518 இருக்கிறது. கோவையிலிருந்து நாகப் பட்டினம் செல்லும் பஸ். அதைச் திருச்சியோடு நிறுத்திவிட்டு, ரிலேயாக ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் பாசஞ்சர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். உடனடியாக நாகப்பட்டினத்திற்குப் போக முடிவ தில்லை. அந்த ரூட்டில் நிறைய கலெக்ஷன் ஆகிறது. எனவே, அதைக் கட்டு செய்ய வேண்டியதில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய தொகுதியாகிய சிங்காநல்லூர் தனி நகர சபையாக இருக்கிறது. கோவையிலிருந்து சிங்காநல்லூர் வழி யாக, பிளமேடு வழியாக நகரத்தினுடே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் போகின்றன. ஆனால் சிங்காநல்லூர், பிளமேட்டிலே நிற்பது கிடையாது. அவர்கள் கோவை நகரத்திற்குச் சென்றுதான் ஏற வேண்டும், அல்லது இறங்க வேண்டும். இதை மாற்றி சிங்கா நல்லூரிலும், பிளமேட்டிலும் ஏறவும் இறங்கவும் வழி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடிக்கிறேன்.

1971 சூலை 21]

* திரு. என். கிட்டப்பா: துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நமது கழக அரசு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய தலைமையில் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட முதல் தடவையிலேயே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஒன்றினை இந்த மாமன்றத்திலே அறிவித்தார்கள். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ் தடங்கள் நாட்டுடைமையாக ஆக்குவதாகவும், அதற்குப் பின்னால் படிப்படியாக தமிழகத்திலிருக்கின்ற தனியார் நடத்தும் பேருந்துத் தடங்களை அரசு படிப்படியாக மேற்கொள்ளும் என்ற நல்ல செய்தியினை 1967-68-ஆம் ஆண்டில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அறிவித்தார்கள்.

அதற்குப் பின்னால் அண்மையில் நமது கலைஞர் அவர்கள் தலைமையிலே இயங்கும் நமது அரசில் நமது போக்குவரத்துத் துறை செய்திருக்கிற மிகச் சிறப்பான சாதனை, தமிழகத்தில் தனியார் வைத்திருக்கின்ற பஸ்களை பத்துக்கு மேற்படாமல் வைத்துக் கொள்ள உச்சவரம்பு நிர்ணயித்து பத்துக்கு மேற்பட்டவைகளை அரசாங்கமே நாட்டுடைமையாக்குவதெனவும் முடிவு செய்வதும், அதைப் போலவே 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ் தடங்களைத், தனியார் உடமையாளர்களிடமிருந்து அரசாங்கமே மேற்கொள்வது என்ற நல்ல முடிவையும் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் நமது அரசாங்கம் சிறப்பான முடிவுகளாக எடுத்து வந்திருக்கிறது.

நமது பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தரப்பிலேயுள்ளவர்கள், குறிப்பாக காங்கிரஸ் இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள், நீங்கள் வந்துதான் நாட்டுடைமை ஆக்கினீர்கள் இல்லை, நாங்களே இதைச் செய்திருக்கிறோம், 1948-லே செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்லக் கூடும். ஆனால் 1948-க்கு முன்னால் சென்னை மாநகரத்தில் ஓடிக் கொண்டிருந்த டிராம்சன் நீக்கப்பட்டதன் காரணமாக உடனடியாக மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய பேருந்துகளை அரசாங்கமே நடத்த வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை அன்றையதினம் உருவாக்கப்பட்டது. அதைப்போலவே, திருவாங்கூர் மாநிலம் பிரிக்கப்பட்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் திருவாங்கூர் மாநிலத்தோடு முதல் கோள மாநிலத்தோடு தொடர்பு கொண்டிருந்து, அங்கு ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்களுக்கு மாறாக உடனடியாக அரசாங்கமே ஏற்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாக்கப்பட்டது. இவற்றிற்கெல்லாம் அடுத்தாற்போல், 1959-லே கூட அருமை காங்கிரஸ்காரர்கள் 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தூரத்திற்கு ஓட்டி, பேருந்துகளை விட முடிவு செய்தார்களேயொழிய ஓடிக் கொண்டிருக்கும் பஸ்களை அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொள்வது என்ற சோஷலிச நடைமுறையை அவர்கள் உருவாக்கவில்லை. அதற்கெல்லாம் அப்பாற்பட்டு நமது இன்றைய அரசு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் வழிநின்று பஸ்களை பத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்களையும்,

[திரு. என். கிட்டப்பா]

[1971 சூலை 21]

50-க்கு மேற்பட்ட உடமையாளர்களின் பயணி போக்குவரத்து நிறுவனங்களையும் நாட்டுடமையாக்கியிருப்பதை நாம் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

1966-67-இல் 5,395 தனியார் பஸ்களும், 1,234 அரசுத் துறை பஸ்களும் தமிழகத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த நிலையினை நாம் பார்த்தோம். அதாவது மொத்தம் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் நமது அரசு, கழக அரசு பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட அன்றைய நாளில் 18 சதவிகிதம் மட்டுமே அரசாங்க பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்திருக்கிறது. ஆனால் இன்றைய நிலையில் நமது கலைஞர் ஆட்சியில், 1970-71-இல் 5458 தனியார் பஸ்களும், 2734 அரசு பஸ்களும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். 18 சதவிகிதமாக ஓடிக்கொண்டிருந்த அரசாங்க பஸ்கள் இன்றைய தினம் மொத்தமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் 33 சதவிகிதத்தை எட்டிப் பிடித்திருக்கிற சூழ்நிலையை நாம் அறிவிக்கின்றபொழுது ஒருகாலத்தில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள், சோஷலிச தத்துவத்தைப் பேசிக் கொண்டிருந்த மதிப்பிற்குரிய காங்கிரஸ் இயக்கத்தினர் அதற்கு எவ்வளவு தூரம் புறம்பாக நடந்து கொள்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட காசுதப்பூ மணக்காது, காங்கிரஸ் சமதர்மம் இனிக்காது என்று கூறினார்கள். ஆனால் இன்று கழக சமதர்மம் ஆட்சியில், அதனுடைய நல்ல வளர்ச்சியை சமதர்மத்திற்கு நல்ல வழிகளை நாம் பார்க்கிறோம். 1970 மார்ச்சுக்குள் 419 பேருந்துகளையும், 1970-71-ல் 54 பேருந்துப் பணிகளையும் நாட்டுடமையாக்க அரசாங்கத்திலே மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

இவற்றுக்கு இடையில் 1967-க்குப் பின்னால் தனியார் பஸ்களை நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை செயல்படத் துவங்கியதில் இருந்து இன்றையதினம் வரை ஏறத்தாழ 268 ரிட்ட மனுக்கள் முடிவற்ற நிலையில் காத்துக் கொண்டிருக்கின்ற நிலையைப் பார்க்கிறோம். தனியார் கொடுக்கின்ற இவ்வளவு தொல்லைகளுக்கிடையில் சமதர்ம சமுதாயத்தை உருவாக்கும் பணியில் நம்முடைய அரசு தீவிரமாக நடைபோடுவதைப் பார்க்கும் போது நிச்சயமாக நம்மால் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் தனியார் பேருந்துகளை மேற்கொண்டுவிட்ட நிலையில் அந்தத் துறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தவர்களை அரசாங்கச் சிப்பந்திகளாக அரசுப் பேருந்துகளில் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்ற கோரிக்கைகளுக்கு நாம் முழுக்க முழுக்க செவி சாய்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை மிகத் தாழ்மையோடு அரசுக்கும், குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திருச்சி, மதுரை, சேலம், கோவை ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணிமனைகளையும், திருவண்ணாமலை, ஆரணி, சிதம்பரம், தருமபுரி, மேட்டூர் போன்ற

1971 சூலை 21]

[திரு. என். கிட்டப்பா]

பகுதிகளில் துணைப் பணிமனைகளையும் ஏற்படுத்த நமது அரசு திட்டங்களை மேற்கொண்டுள்ளது. அந்தப் பணிமனைகளை அமைக்கும். அதே நேரத்தில் அத்தகைய பணிமனை ஒன்றை மாயூரத்திற்கும் வழங்க வேண்டுமென்று அமைச்சரிடத்தில் பல முறை கேட்டிருக்கின்றேன். அதனை வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல் முக்கியமான ஒரு விஷயத்தை பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதியோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். நமது அரசுப் பேருந்துகளில் மிக அதிகமான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் களவு போவதாக அடிக்கடி செய்திகள் வெளிவருவதைப் பார்க்கும்போது அவ்வாறு பேச்சு வார்த்தைகள் பரவலாக அடிபடுவதையும் பார்க்கிறோம். அதனை திறமையாகக் கண்காணிக்க போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ளவர்கள், குறிப்பாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள், அதனைத் திறமையாகக் கண்டு பிடித்து அரசுக்குத் தகவல் கொடுக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்குத் தங்கப் பதக்கமே கூட அளிக்க முன்வரலாம் என்பதை மிகத் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பழுதடைந்த பேருந்துகளைச் சரிபார்க்க சென்னை நகரில் நடமாடும் சீர்படுத்தும் படைகள் ஒன்பது இருப்பதாகக் கூறப் பட்டிருக்கிறது. இவைகளை சென்னை மாநகரத்தில் மட்டுமல்லாது பஸ்கள் நடமாடும் எல்லா இடங்களிலும் அமைக்கப்பட வேண்டும். குறிப்பாக ஏனைய பகுதிகளுக்கு மாவட்டத்திற்கு இரண்டு வீதம் ஏற்படுத்துவதற்கு முன்வர வேண்டும்.

இன்னொன்று எப்படித் தனியார் பேருந்துகளுக்கு உச்ச வரம்பு 10 என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறதோ அதே போன்று தனியார் லாரி போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை 10-க்கு மேற்பட்டு இருக்கக் கூடாது என்று உச்ச வரம்பை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லாரிகள் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்த அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒப்பந்த ஊர்தி என்ற பெயராலும், ஆம்னி பஸ் என்ற பெயராலும் ரெகுலர் டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்திக் கொண்டிருப்பது எல்லோருக்கும் மிக நன்றாகத் தெரியும். அதை மூடி மறைப்பதில் பயன் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களே கூட அறிவார்கள். அவர்களே இன்றையதினம் மானியத் கோரிக்கையினை முன் வைத்துப் பேசும்போது சொன்னார்கள். எப்படி அரசாங்க பஸ் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் புறப்படுகிறதோ அதே போன்று குறிப்பிட்ட நேரம் அறிவிக்கப்பட்டு அவர்கள் பாசஞ்சர்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரை மாயூரம் தொகுதியில் ஒருசில குக்கிராமங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய பாதைகளில் பஸ் வசதி வேண்டுமென்று கடந்த நாலு, நாலரை ஆண்டுகளாக

[திரு. என். கிட்டப்பா]

[1971 சூலை 21]

அந்தத் தொகுதி சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் சொல்லி வந்திருக்கிறேன். அதற்கான நடைமுறைகளையும் செயல்முறைகளையும் உடனடியாக எடுத்து அதனை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டு மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. கோ. இளங்கோவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவைமுன் அளிக்கப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துப் பேசுகின்ற முறையில் ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பாதைகளையும், அகலப்படுத்தப்படுகின்ற பாலங்களையும், வருவாயையும் வைத்துப் பார்க்கின்ற நேரத்தில் போக்குவரத்து ஆண்டு தோறும் பெருகி வருகிறது என்பது தெள்ளத் தெளிவாகத் தெரிகிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் நமது அரசு அதிக அக்கறை காட்டுவது உண்மையிலேயே பாராட்டத்தக்கது. 1969-70-ல் வருவாய் 19.46 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 1970-71-ல் வருவாய் 21.81 கோடி ரூபாய் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அதுபோல் வருவாய் பெருகுவதில் இருந்தும் மற்ற நடவடிக்கைகளில் இருந்தும் போக்குவரத்து சீர்ப்பட்டு வருகிறது என்பது தெரிகிறது. அதுமட்டுமல்லாமல் புதிய பேருந்து வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்க நமது அரசு முன்வருகிறது. உள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகியிருக்கிறது. இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகி இருக்கிறது. இந்த முறையில் பார்க்கும்போது 1970 மார்ச் 31-ம் நாள் கணக்கின் படி 7,846 பேருந்துகள் இருக்க, 1971 மார்ச் 31-ஆம் நாள் அன்று 8,192 பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அதிகப்பட்சமாக 846 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு வழி செய்திருக்கிறது. அதற்காக அரசினைப் பாராட்டுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல் பேருந்துத் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற வர்கள் பெரிய பெரிய லட்சாதிபதிகளாகவும், கோடீஸ்வரர்களாகவும் ஆவதைத் தடுக்கும் முறையில் பல போக்குவரத்துத் தடங்களைப் பொதுவுடைமை ஆக்க முன்வந்திருப்பதை நாம் பாராட்ட வேண்டியிருக்கிறது. 75 கல் தொலைவுக்கு அப்பால் செல்லுகின்ற வழித் தடங்களை எல்லாம் சென்ற ஆண்டு அரசு பொதுவுடைமை ஆக்கியிருக்கிறது. அதே போல் சென்னைக்கு வருகிற பேருந்துத் தடங்களாக இருந்தாலும் சரி, சென்னையிலிருந்து செல்லும் பேருந்துத் தடங்களாக இருந்தாலும் சரி, அவற்றையும் அரசு பொதுவுடைமை ஆக்கியிருக்கிறது. அதுமட்டும் அல்லாமல் தற்போது 50-க்கு மேற்பட்ட உரிமங்களைப் பெற்று இருக்கும் போக்குவரத்தை அரசு தேசிய உடைமை ஆக்க முன்வந்திருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

1971 சூலை 21] [திரு. கோ. இளங்கோவன்]

சரக்கு உந்துகளைப் பொருத்தவரை 988 சரக்கு உந்துகள் அதிகப்படியாகச் செல்ல அரசு வழிகோலியிருக்கிறது. அதற்காக அரசைப் பாராட்டுகிறேன். மைசூருக்கும், மராட்டியத்திற்கும், ஆந்திரத்திற்கும், அருகே உள்ள கேரளாவிற்கும் சரக்குப் பேருந்துகள் 200-க்கு மேல் செல்ல வழிகோலியிருக்கிறது.

அரசு வருவாயைப் பெருக்க வேண்டுமென்பதற்காக 270 கிலோ மீட்டர் செல்லுகின்ற பேருந்துகளுக்குக் கால் ஆண்டுக்கு 50 ரூபாய் வசூலித்து வந்ததை 60 ரூபாயாக உயர்த்திருப்பதையும் 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் ஓடுகின்றவற்றிற்கு கால் ஆண்டுக்கு 55 ரூபாயில் இருந்து 65 ரூபாய் என்று உயர்த்தியிருப்பதையும் நான் பாராட்டுகிறேன். பாராட்டிப் பேசுகின்ற நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள ஒருசில குறைபாடுகளையும் சுட்டிக்காட்ட அரசுப்படுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதி ரயில்வே நிலையத்திற்குச் சற்று அப்பாலுள்ள தொகுதியாகும். என்னுடைய தொகுதியிலிருந்து ரயில்வே நிலையத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் குறைந்தது 9 கல் தொலைவு, 10 கல் தொலைவு, 15 கல் தொலைவு, 20 கல் தொலைவு என்று செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியைப் பொருத்தவரை திருவையாறு பகுதியாக இருந்தாலும் சரி, திருக்காட்டுப்பள்ளிப் பகுதியாக இருந்தாலும் சரி, கண்டியூராக இருந்தாலும் சரி, கல்யாணபுரமாக இருந்தாலும் சரி, புதுக்குடியாக இருந்தாலும் சரி, புனல்வாசலாக இருந்தாலும் சரி, செங்கிப்பட்டியாக இருந்தாலும் சரி, செந்தலையாக இருந்தாலும் சரி, சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் செல்கின்ற நேரத்தில் இந்தப் பகுதியில் போக்குவரத்து சரி செய்யப்பட வேண்டுமென்றுதான் மக்கள் சொல்லுகிறார்கள்.

அரசு அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா? தேவையான உரிமங்களை வழங்கியிருக்கிறதா என்றால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது, தேவையான உரிமங்களை வழங்கி இருக்கிறது. அதற்காக அரசுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற உரிமங்களில் செல்லுகின்ற வண்டிகள் எல்லாம் ஒழுங்காக செல்லுகின்றனவா, என்றால் இல்லை. நாள் ஒன்றுக்கு 20 முறை செல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் ஏறத்தாழ பத்து அல்லது 12 முறைதான் செல்லுகின்றது. இதனால் ஏற்பட்டு இடர்ப்பாடு என்னவென்றால், செல்ல வேண்டிய பேருந்து செல்லாமல் பயணிகள் ஒன்று கால்கடுக்க நடந்து செல்ல வேண்டும் அல்லது மணிக் கணக்காக காத்துக் கொண்டிருக்க வேண்டும். அந்தக் கம்பெனி அல்லாமல் வேறு கம்பெனி பஸ் வருகிற நேரத்தில் 50 பேர் செல்லலாம் என்று இருக்குமானால் அதிலே 60 அல்லது 70 பேர் செல்லும் பரிதாப கரமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியில்தான் கரிகால் பெருவளத்தான் நினைவுச் சின்னமாம்

[திரு. கோ. இளங்கோவன்] [1971 சூலை 21]

கல்லணை இருக்கிறது. அந்தக் கல்லணைக்கு நம்முடைய மாநிலத்தின் பல பகுதிகளில் இருந்தும், பிற மாநிலங்களில் இருந்தும், பிற நாடுகளில் இருந்தும் கூடப் பயணிகள் வருகிறார்கள்.

அப்படி பயணிகளாக வருகிறவர்கள் தஞ்சை நகரிலிருந்து அங்கு செல்வதற்கு அவர்கள் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அந்த நிலை மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும். இதுபோன்ற குறைகளைச் சாதாரணமாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களே தீர்த்து வைக்கலாம் என்றிருந்தாலும் இந்தப் பிரச்சனை என் தொகுதியில் மட்டும் இருப்பதாக நான் கருதவில்லை. அருகிலுள்ள பாபநாசம் தொகுதியிலும் இருக்கிறது. குடந்தைத் தொகுதியில் இருப்பவர்கள் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியும் கூட இந்தக் குறைகள் நீக்கப்படாத காரணத்தினால்தான் இந்த மாமன்றத்தில் இந்தக் குறைகளைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளைப்பற்றி ஒன்று சொல்லுவேன். நகரப் பேருந்துகள் சாதாரணமாக ஐந்து கல் அல்லது ஆறு கல் தொலைவிற்குத்தான் சென்று கொண்டிருந்தன. இப்போது 14 கல் தொலைவிற்கு அவை செல்கின்றன. அது பயணிகளுக்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கிறது. ஆகவே அதற்காக அரசுக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சட்ட விதிகளின் படி நகராட்சிப் பகுதியிலிருந்து தான் நகரப் பேருந்துகள் விடலாம் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. என் தொகுதியில் பேருராட்சிகள் இருக்கின்றனவே தவிர, நகராட்சி இல்லை. ஆகவே நகராட்சிப் பகுதியில் இருந்து தான் விடுவது என்பதல்லாமல் பேருராட்சிகள் இருக்கிற பகுதிகளில் இருந்தும் விடுவதற்கு, குறிப்பாக திருவையாற்றிலிருந்து, திருக்காட்டுப்பள்ளியிலிருந்து பிற பகுதிகளுக்குச் செல்வதற்கு வசதி செய்து கொடுத்தால், பள்ளிப் பிள்ளைகளுக்கும் கல்லூரி மாணவர்களுக்கும், பயணிகளுக்கும் மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொண்டு இந்தக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம். நன்றி.

* திரு. எஸ். முருகையன் : சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

1967க்கு முன்பிருந்த ஆட்சி 1948-ம் ஆண்டிலேயே பஸ்களையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்கவேண்டுமென்ற சட்டத்தைச் செய்து வைத்து அதை அமலுக்குக் கொண்டு வராமலேயே 19 ஆண்டுகளாக அரசாண்டு விட்டுச் சென்றது. இது ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை. ஒரு சிலரிடத்தில் மட்டும் பணம் சேராத அளவிற்கு அதைப் பரவலாக்கிப் பொதுக் துறைக்கு வரவேண்டிய பிரச்சனையை சட்டமாக ஆக்கி வைத்து 19 ஆண்டுகள் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வராமல் இருந்தார்கள் என்றால் 'அதிலிருந்து

1971 சூலை 21] [திரு. எஸ். முருகையன்]

என்ன தெரிகிறது என்றால் அவர்கள் காட்டு வளர்ச்சிக்கு அது ஒரு காமதேனுத் திட்டமாக இருந்த காரணத்தினால்தான் அதை அமலுக்குக் கொண்டுவராத ஒரு சூழ்நிலையில் இருந்துவிட்டுச் சென்றுவிட்டார்கள்.

நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறைப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் 75 மைல்களுக்கு அப்பால் போக்கக்கூடிய பஸ்களையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்கும் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றினார்கள். அப்போது எதிர்தரப்பிலிருந்து சொல்லப்பட்ட வாதம் எல்லாம் அரசால் இதை நடத்தமுடியுமா, ஏற்கனவே நகரத்தில் நடத்தக் கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் நல்லமுறையில் வரபத்தில் நடக்கவில்லையே என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அவர்களே முதலில் ஒரு சட்டத்தைச் செய்து வைத்துவிட்டு அதை அமலுக்குக் கொண்டுவராமல் விட்டது மட்டுமல்லாமல் அரசு தனியார் பஸ்களை ஏற்றுக்கொள்கிற நேரத்தில் அதாகுறித்து குறை சொல்லக் கூடிய அளவில் அவர்கள் இருந்துகொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இந்த நான்காண்டுகளில் அரசாங்கத் தரப்பில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட பஸ்கள் எல்லாம் இன்றையதினம் நடந்துகொண்டுதான் இருக்கின்றன. ஆனால், நாம் எதிர்பார்த்த லாபம் இல்லை என்று வேண்டுமானால் குறை சொல்லலாமே தவிர அரசாங்கத்திற்கு நஷ்டமில்லை.

அடுத்து, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சிறந்ததொரு பொறியாளராக இருக்கிற காரணத்தினால் அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட நாளிலிருந்து சிறந்த முறையில் அவர்கள் அதன் நிர்வாகத்தினை நடத்தி வருகிறார்கள். குறிப்பாக இந்த மூன்று மாத காலத்திற்குள் இந்த பஸ் துறையில் வசக்கூடிய வருவாயில் 10% உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்பதிலிருந்தே அவர்கள் எவ்வளவு கவனமாக இருந்து செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்பது நன்கு தெரிகிறது.

அது மட்டுமல்ல, இந்த மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் அடிக்கடித் திருத்தப்படுகிறது. இந்தச் சட்டத்தை ஒன்றாக ஆக்கி ஒரு ஒழுங்குமுறையிலாக்குவதற்காக இதை ஒரே சட்டமாக அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இந்த மூலச் சட்டத்தில் பல குறைபாடுகள் இருப்பதால் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுகளுக்குச் செல்லும்போது ஏதோ ஒரு சட்டத்தின் துணையைக் கொண்டு அடிக்கடி பஸ் சொந்தக்காரர்கள் பலவிதமான அனுகூலங்களை அடைந்து விடுகிறார்கள். ஆகவே எல்லாவற்றையும் நன்கு ஆலோசித்து நிறைவுள்ளதொரு சட்டமாக இதை ஆக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, புது வழித்தடங்களுக்கு அனுமதி கொடுப்பதில் தனியார்களுக்கு இப்போது கொடுப்பது என்றால் 15 மைல்களுக்குள்ளாக இருந்தால்தான் கொடுக்கிறார்கள். பதினைந்து மைல்களுக்கு அப்பால் உள்ள தடங்களை இப்போதுள்ள பஸ் ஓனர்

[திரு. எஸ். முருகையன்]

[1971 சூலை 21]

களுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். நாட்டுடமையாக்கியதற்குப் பிறகு மீண்டும் மீண்டும் அவர்களிடத்திலேயே அந்த உரிமங்கள் செல்லக்கூடிய நிலையை மாற்றி பதினைந்து மைல் என்பதை இருபத்தைந்து மைலாக உயர்த்தி அதிலும் புதிதாக பஸ் உரிமங்கள் கொடுக்கிறபோது தனிப்பட்டவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும், ஏற்கனவே பஸ் ஒளர்களாக இருப்பவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்ற நிலையை உருவாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசாங்கப் போக்குவரத்து வண்டிகளில் 47 முதல் 49 லீட்டுகள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தனியார் துறை யினர் நடத்தக் கூடிய பஸ்களில் 64 லீட்டுகள் போட்டு பஸ்களை ஓட்டுகிறார்கள். முன்பு ஒருமுறை இந்த மன்றத்தில் ஒரு கேள்விக்குப் பதிலளிக்கும்போது இத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பதிலளித்தார்கள், அரசாங்க பஸ்களில் 47 லீட்டுகள் போட்டு நல்லமுறையில் மக்களுக்கு நல்லவசதிகளோடு நடத்தவேண்டு மென்றாலும்கூட பல பத்திரிகைகள் அதைச் சண்டித்து எழுது கின்றன, ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் 64 லீட்டுகளை வைத்து நடத்தி மக்கள் நெருக்கமாக உட்கார்க் கூடிய நிலை இருந்தாலும் அவைகள் எல்லாம் அவர்கள் கண்களுக்குத் தெரிவதில்லை என்று. ஆகவே 64 லீட்டுகள் வைத்து தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துவதை, அதைச் சற்று குறைக்க வேண்டும் என்ற அளவில் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும்.

அதே நேரத்தில் அரசாங்க பஸ்களை நல்லமுறையில், சொகுசாக அமைத்துத்தந்தால்தான் மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். தனிப் பட்ட பஸ் முதலாளிகள் அடிக்கடி 'டைமிங்ஸ்' மாற்றுகிறார்கள். அப்படி மாற்றுகிற நேரத்தில் அரசாங்கத் துறையிலிருந்து அதிகாரிகள் யாரும் டைமிங் கான்பரன்ஸ்க்கு செல்லாத காரணத்தினால் தனிப்பட்டவர்கள் தங்களுக்கு எப்படி எப்படி நேரங்களை மாற்றி வைத்துக் கொள்ளவேண்டுமோ அவற்றை நிறை வேற்றிக் கொள்ளும் ஒரு சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்நிலையில் அரசாங்க பஸ் ஒரு வழித்தாடத்தில் செல்கிற நேரத்தில் நான்கு பஸ்கள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாகச் செல்கிற முறையில் நிலைமையை மாற்றிவிட்டு தனியார் துறையினர் ஒரு மணி ஒன்றறை மணி நேரத்திற்கு முன்னடியாகவே பஸ்களை கொண்டு வந்து நிறுத்தி பஸ் நிரம்ப ஆள்களை ஏற்றிச் சென்று விடுகிறார்கள். ஆகவே டைமிங்க் கான்பரன்ஸ்க்கு தனியாக அரசாங்கத் துறை யிலிருந்து ஒரு அதிகாரியை நியமித்து அதை மட்டும் அவர் பார்த்துக் கொள்ளக் கூடிய வகையில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒவ்வொரு அதிகாரியை நியமிப்பார்களேயானால் வசதியாக இருக்கும்.

அதே நேரத்தில் சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு வெளியிடங் களுக்குச் செல்லக்கூடிய அரசாங்கப் பஸ்களில் லக்கேஜ் சட்டணத்தை இப்போது சற்று உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக, எங்கள் திருவண்ணாமலைப் பகுதியிலிருந்து

1971 சூலை 21]

[திரு. எஸ். முருகையன்]

சென்னைக்கு கோழிக் கூடைகளை பஸ்ஸின் டாப்பில் ஏற்றி வருகிறார்கள். முன்பு அதற்கு ரூ. 2½ லக்கேஜ் சட்டணம் வசூலித்து வந்தார்கள். இப்போது அதை ரூ. 5 ஆக உயர்த்தி விட்டார்கள். அப்படி உயர்த்தியிருப்பதினால் தனியார் துறை பஸ்களில் அந்த லக்கேஜ் ஏற்றப்படுகிறது. அதனால் அரசாங்கத்திற்கு பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 25 முதல் ரூ. 30 வரையில் வருவாய் குறைந்திருக்கிறது. அவற்றை பஸ்டாப்பில்தான் போடுகிறார்கள். ஆகவே அந்தக் கட்டணத்தை நாம் குறைப்போமே யானால் நம் வருவாய் பெருகுவதற்கு ஏதுவாகும்.

அடுத்து, அரசாங்க பஸ்களுக்கு இப்போது ஸ்டாண்டிகளில் எல்லாம் ப்ரோக்கர்கள் கிடையாது. அப்படி ப்ரோக்கர்கள் இல்லாத காரணத்தினால் நான்கு மணிக்கு அரசாங்க வண்டி வருகிறது என்றால் தனியார் துறை வண்டிகள் 3.30-க்கு வருவதாக இருந்தாலும் 3.45க்கே தனியார் வண்டிகளைக் கொண்டு வந்து நிறுத்தி எல்லா டிக்கட்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு முன்னாலேயே சென்று விடுகிறார்கள். காரணம் அங்கு கேட்பார் கிடையாது. அப்படி கேட்பார் யாரும் இல்லாத காரணத்தினால் அரசாங்கத்திற்கு வர வேண்டிய வருவாய் தனியார்களுக்குச் சென்று விடுகிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இதைப் பரிசீலித்து ஸ்டான்ட் ப்ரோக்கர்களைப் போடவேண்டும். அப்படி ப்ரோக்கர்களைப் போடுவதால் அரசாங்கத்திற்கு அதிகச் செலவு ஒன்றும் ஆகிவிடாது. ஒரு பஸ்க்கு ஒரு ஸ்டான்டில் எட்டணம் அல்லது ஒரு ரூபாய் கொடுத்தால் போதும். அப்படிக் கொடுப்பதினால் ஒரு வண்டிக்கு ஒரு ஸ்டான்டில் ரூ. 15 முதல் ரூ. 20 வரை வருவாய் கூடுதலாக வரும். ஆகவே நிச்சயமாக அமைச்சர் அவர்கள் இதை உடனடியாகக் கவனித்து அவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இது முக்கியமானதொரு பிரச்சனை.

அடுத்து, டெப்போக்கள் இருக்கின்றன. அங்கெல்லாம் போதுமான அளவிற்கு மெக்கானிக்ஸ், ஃபிட்டர்கள் இவர்களைப் போட வேண்டும். அதேபோல் வண்டிகள் ஸ்டான்டிற் கு வந்து நிற்கும் போது அவற்றைத் துடைப்பதற்கு க்ளீனர்களைப் போடவேண்டும். அப்படி சுத்தமாக, தனிப்பட்டவர்கள் வைத்திருப்பதைப் போன்று வைத்திருந்தால்தான் அரசாங்கத்திற்கு அதிக வருவாய் கிடைக்கும். இதையும் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்து, ஒருசில முதலாளிகள் மற்றவர்களின் பேர்களில் வண்டிகளை வைத்துக்கொண்டு, பிளூமியாக அதன்மூலம் லாபம் பெற்று வருகிறார்கள். அவற்றையெல்லாம் ஸி.ஐ.டி. மூலம் நன்கு பரிசீலனை செய்து பார்த்து, ஒருவர் எவ்வளவு வண்டிகள் வைத்திருக்கிறார்கள், யார் யார் பேரில் வைத்திருக்கிறார்கள் என்று பார்ப்பார்களேயானால் இப்படிதுச்சட்டத்தினால் அரசுக்கு நல்ல வருவாய் கிடைக்கும் ஒருசூழ்நிலை ஏற்படும். பத்து வண்டிகளுக்கு மேல் வைத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்று அரசாங்கம் புதிதாக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. எஸ். முருகையன்]

[1971 சூலை 21]

எதிர்க்கட்சித் தரப்பில் இருக்கும் காங்கிரஸ்காரர்கள் 50 பஸ்வைத்து இருப்பவர்களிடமிருந்து அத்தனை பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்கிறீர்களே, அவர்களுக்கு 10 பஸ்களாவது கொடுக்கக்கூடாதா என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்குப் பரிவு காட்டி 10 பஸ் கொடுக்கும் சூழ்நிலை இருக்குமானால், அந்தக் கம்பெனியில் 4-5 பேர் பங்குதாரர்களாக இருப்பார்கள். அந்த 4-5 பங்குதாரர்களுக்கும் ஆளுக்கு பத்து பஸ் கொடுக்கவேண்டி வரும். அப்புறம் அரசாங்கம் எடுப்பதற்கு பஸ்கள் இருக்காது. இப்படி அந்த 50 பஸ்களையும் அவர்களிடத்திலேயே திரும்பத் தருவதற்காகத்தான் காங்கிரஸ்காரர்கள், முன்பு ஆட்சியில் இருந்த காங்கிரஸ்காரர்கள், மறைமுகமாக அவர்களுக்கு லாபம் தேடித் தரும் வகையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை ஒப்புக்கொள்ளாமல் அரசாங்கம் சட்டம் எப்படி போட்டு இருக்கிறதோ அதுமாதிரி 50 பஸ்ஸையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லி, பஸ்துறையிலே அதிகமான லாபத்தை அடைவதற்கு என்னென்ன வழிகள், நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமோ அவற்றை நல்ல முறையில் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அமைச்சரவர்கள் நடப்பு 3 மாத காலத்திலேயே 10 சதவிகிதம் வருவாயை உயர்த்தி இருக்கிறார்கள். இன்னும் 6 மாதத்திலே இன்னும் 10 சதவிகிதம், 20 சதவிகிதம் என்று நல்ல முறையில் உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யத்தின் மீது என் கட்சியின் சார்பில் தரப்பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஒட்டி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

நல்ல தகுதி படைத்த ஒரு அமைச்சரை இந்த இலாக்காவுக்கு அமைச்சராக ஏற்படுத்தி இருப்பதைப் பார்க்கிறபோது மகிழ்ச்சி அடைகிறோம். நிச்சயமாக இந்த இலாகா நல்ல முறையில் செயல்படுவதற்கு அது ஒரு காரணமாக இருக்கும் என்பதில் ஐயப்பாடு இல்லை. இருந்தாலும், எத்தனை நிபுணர் ஆனாலும் கூட இந்த இலாகா இருக்கிற நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது அனைச் சரிப்படுத்த முடியுமா என்பது கொஞ்சம் வியப்பை உண்டாக்கக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது.

நாம் இதற்கு 20 கோடி ரூபாய் மூலதனம் செய்து இருக்கிறோம். அந்த 20 கோடி ரூபாய் கள்ள நானயமாக, கள்ள நோட்டாக கொடுத்து வந்தது அல்ல, ஏழை எளிய மக்களின் வரிப் பணத்தை எடுத்துத்தான் இந்த இலாகாவில் முதலீடு செய்து இருக்கிறோம். ஆண்டுதோறும் இது நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அதை மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இது எப்போதுமே இப்படி நஷ்டத்தில் ஓடியது அல்ல. 1964-ம் ஆண்டு வரையிலும் லாபத்தில்தான் செயல்பட்டுக்கொண்டுவந்தது. திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட

1971 சூலை 21]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

பிறகுதான் ஆண்டுதோறும் வளர்பிறை போல் அந்த நஷ்டக் கணக்கு கூடிக்கொண்டு வருகிறது என்று சொன்னால் அதற்குக் காரணம் என்ன, அதன் ரகசியம் என்ன என்பதைப் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

இன்று பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கும் அமைச்சருக்கு முன்பு ஒரு அமைச்சர் இருந்தார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, அவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திலே லாபம் இருந்ததாகவும், அதற்குப் பிறகு கழகம் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பின்னால் நஷ்டம் வளர்பிறை போல் வளர்ந்து வருவதாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். 1967 வரை இருந்த ஆட்சி வளர்பிறை மூலம் ரூ. 61 லட்சத்திற்கு நஷ்டக் கணக்கை கொண்டு வந்தார்கள். இது ரெவின்யூ கணக்கில் இருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் துறையை நிர்வகித்து வந்த போது அந்த நஷ்டக்கணக்கு ரூ. 23 லட்சத்திற்கு குறைந்து இருக்கிறது. ஆகவே, அது கொட்டிந்து வளர்பிறை என்று சொல்வது பொருத்தமானதாகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : துணைத் தலைவரவர்களே, கொடுக்கப் பட்டிருக்கிற இந்த ஆய்வுரையில் 1970-ல் ரூ. 83 லட்சம் நஷ்டக் கணக்கு காட்டப்பட்டிருக்கிறது. 1970-ல் 83 லட்சம் ரூபாய் என்றால், 1969, 68, 67-ல் நஷ்டம் தானே இருந்து இருக்கவேண்டும். 1971-ல் இது இன்னும் வளர்ந்து கொண்டு போகும் நிலைமை இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் ஒரு நிபுணர், அதற்கு முன்பு அமைச்சராக இருந்தவர்கள் அன்று சட்டமன்றத்தில் ஒரு வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள், அடுத்த ஆண்டில் ரூ. 2 கோடி லாபத்தை இந்தத் துறையில் காட்டுவேன் என்று சொன்னார்கள். அதை நிறைவேற்ற முடியாத காரணத்தால்தான் அந்த அமைச்சர் அந்த இலாகாவை விட்டுப் போய் விட்டார் என்று கருதுகிறேன். யார் அமைச்சராக இருந்தாலும், எத்தகைய நிபுணர் இருந்தாலும், இன்று இருக்கும் அந்த நஷ்டத்தைக் குறைக்கும் வகையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த நஷ்டக்கணக்கு வருவதற்கு அமைச்சர் கூறுகிற காரணம், தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமான படிிகள் கொடுத்ததாலும், ஏதோ ஒரு குழு கொடுத்த பரிந்துரை களின் காரணமாக அதிக நஷ்டம் ஏற்பட்டது என்றும் குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல காரணம். அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கும். இன்னும் பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கும். அதற்கான காரணத்தை அரசு சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த இலாக்காவில் பழுதுபட்ட சாமான்களை விற்பதற்காக ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதுபோன்று இந்த இலாகாவுக்கு லட்சக்கணக்கில் மாற்றுப் பொருள்கள் வாங்க

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1971 சூலை 21]

வேண்டியிருப்பதால், அப்படி வாங்குவதற்கு எல்லாக் கட்சி அங்கத் தினர்களையும் கொண்ட ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒருவேளை அந்த முறையில் ஒழுங்கினம் நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது என்று சொன்னால், அது தவிர்க்கப்பட நம்மால் முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த இலாக்காவின் நிர்வாகத்தில் பார்த்தால் மேல் அதிகாரிகள் அதிகமான அளவில் இருக்கிறார்கள். அந்த நிர்வாகத்திற்கு இத்தனை அதிகாரிகள் தேவைதானா என்று சிந்திக்கவேண்டும். எங்கள் மாவட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அந்த இலாகா பெரிய இலாகாவாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஒரு டி.டி.எஸ். தான் அங்கே சில ஆண்டுகளாக வேலையில் இருந்தார்கள். அந்த ஒரு டி.டி.எஸ். இருந்த இடத்தில் இன்று ஜாயின்ட் டைரக்டர், டெபுடி டைரக்டர், அசிஸ்டென்ட் டைரக்டர் இருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் இருப்பதால்தான் அதிக நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இன்று சென்னையை எடுத்துக் கொண்டால் பல்வேறு ஜாயின்ட் டைரக்டர்கள், டெபுடி டைரக்டர்கள், அசிஸ்டென்ட் டைரக்டர்கள், இன்ஜினீயர்கள் இருக்கிறார்கள். இதனால் செலவு அதிகமாகிறது. இது தேவைதானா என்று அரசு சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, நல்லமுறையில் அதைப் பரிசீலனை செய்து செலவைக் குறைக்கவில்லை என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அது இன்னும் நஷ்டத்தில்தான் போய்க்கொண்டு இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். பேருந்துகளை நாட்டுடமை ஆக்கும் கொள்கையை சரிவர நடைமுறைக்குக் கொண்டு வர முடியாமல் போகும். அதோடு அது மக்களை ஏமாற்றும் அளவுக்குப் போய்விடும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகா மிகவும் மோசமான நிலையில் இன்று நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. மக்களுக்கு அதிகமான சேவைகளைச் செய்யவில்லை என்று ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களே கூட குறை சொன்னார்கள். இன்று அதிகமான பிரேக்டவுன் ஆகிறது என்று சொன்னால், நிச்சயமாக பணிமனைகள் சரிவர செயல்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் ஒழுங்காக வாங்குவது இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். தேவைக்கேற்ற ஊழியர்கள் ஒர்க்ஷாப்பில் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதனால் ஒழுங்கான முறையில் வண்டிகள் பழுதுபார்க்கப்படுகிறது இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். படித்த இன்ஜினீயர்களை நியமித்து செய்யவேண்டிய வேலையைச் செய்யாமல் இப்போது பேஞ்ச் பிட்டர்கள், க்ளீனர்கள் போன்றவர்களை வைத்து பழுதுபார்ப்பு வேலை செய்வதால், அந்த வேலைகள் சிறந்தமுறையில் நடைபெறவில்லை என்று கருதுகிறேன். ஆகவேதான், ஆக்சிடெண்ட், பிரேக்டவுன் சாதாரணமாக ஏற்படுகிறது. அரசாங்கம் இதைப் பரிசீலிக்கவேண்டும். இப்போது நம் மாநிலத்தில் பட்டம் பெற்ற இன்ஜினீயர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களை இந்த இலாகாவில் நியமித்து ஒர்க் ஷாப்பில் போட்டு,

1971 சூலை 21]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

நல்லமுறையில் நடத்தலாம். அதனால் ஆக்சிடெண்ட், பிரேக் டவுன் இவற்றைக் குறைக்கலாம் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

டைம் அண்டு மோஷன் ஸ்டடி என்று ஒரு ஏற்பாடு இருக்கிறது. அந்தப் பிரிவின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில் பழுது பார்க்கும் வேலைகளை நிறைவேற்றினால் நிச்சயமாக பல முனைகளில் நமக்கு லாபம் ஏற்படும் என்பதை அமைச்சர் இன்ஜினியர் அவர்களுக்கு கூறிக்கொள்கிறேன். இன்னொரு குறை கூறினார்கள். சாதாரணமாக நம் பஸ்களை விடுவதற்குப் போதுமான ஷெட்சன் இல்லை. ரோடுகளில் விட்டு விடுகிறார்கள். அனாதை மாடுகள் ரோடுகளில் திரிவது போல் இந்த பஸ்களும் இரவுவேளைகளில் நடு ரோட்டில் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. இதைப் பார்த்துக் கொள்வதற்கு ஆட்கள் கிடையாது. களவு சர்வசாதாரணமாக நடைபெறுகிறது. அதன் காரணமாக மிகுந்த நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்றும் கூறுகிறேன். இன்னும் ஆக்சிடெண்டுகளைப் பற்றி அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் சாதாரணமாக ஒரு ஆக்ஸிடெண்ட் ரிப்போர்ட் கொடுக்கப்படும். ஆனால் இந்த அறிக்கையில் அப்படிப்பட்ட ரிப்போர்ட் கொடுக்கப்படவில்லை. காரணம் என்ன என்று புரியவில்லை. ஒருவேளை கணக்கில் சொல்லக் கூடாத அளவுக்கு இருந்து, அதை எவ்வாறு கொடுப்பது என்று நினைத்தார்களோ என்னவோ. சில மாதங்களுக்கு முன்பாகக் கூட நீதிமன்றத்திலே ஒரு தீர்ப்பு வந்தது. நான்கு மாதங்களாக ஃபிட்டிங் சர்ட்டிபிகேட் இல்லாமலேயே ஒரு ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் வண்டி ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அந்த வண்டியில் அகப்பட்டு ஒரு பெண்பணி இறந்ததாகவும், ஹைகோர்ட்டுக்கு கேஸ் போய், ஒரு தீர்ப்பு கொடுத்து, அதில் சில ஆப்ஸர்வேஷன்களும் இருந்தன என்பதையும் நினைவுப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த இலாகாவில் பணியாற்றும் தொழிலாளிகளைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நேரம் ஆகிறது. நாங்கள் 10 நிமிடங்களுக்கு மேல் பேசுகிறீர்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இப்படிச் சொன்னால் எப்படி? ஒரு மினிட் கொடுங்கள். அன்று ஒரு பில்லில் பேசும்போது குறிப்பிட்டேன், எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் கூட்டுறவுச் சங்கம் தங்கள் ட்ரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் கொடுக்கும் சம்பளம், டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தில் கொடுக்கும் சம்பளம் அதிகமாக இருக்கிறது. இருந்தும் அந்த நிறுவனங்கள் லாபத்தில்தான் ஓடுகின்றன. நம்முடைய ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்களுக்கும் அதிகமான சம்பளத்தைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தண்பர் முருகையன் காங்கிரஸ் ஆட்சிக்காலத்தில் 120 மைல் அளவில் கூட தேசியம் ஆக்கமுடியவில்லை, நாங்கள் இதையாவது செய்திருக்கிறோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். 75 மைல் அளவில்

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

[1971 சூலை 21]

உள்ள ரூட்களை எடுத்து விட்டு, இன்றைக்கு 400, 500 மைல் நேரமுள்ள ரூட்களை ஆம்னி பஸ்களுக்கு கொடுத்திருக்கிறோம். தனியார் நிறுவனத்திற்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதனால் எவ்வளவு லாபம் வருகிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். இதுவும் அமைச்சருக்குத் தெரியும். இந்த ஆம்னிபஸ் ரூட்களை நிறுத்திவிட்டு, அவசியமானால், சர்க்காரிலேயே இரவு நேரங்களில் அரசாங்கமே பஸ்ஸை ஓட்டினால், பெரும் லாபமும் வரும், மக்களுக்கு சௌகரியமாகவும் இருக்கும்.

கடைசியாக இந்த நிர்வாகத்தில் அரசியல் தலையீடு இருப்பதை அகற்ற வேண்டும் என்பதை அமைச்சர் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒரு மனுவை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, சொல்ல விரும்புகிறேன். நாகர் கோவில் வட்டச் செயலாளர் சீப் செகரடரிக்கு ஒரு மனு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதில் கூறியிருப்பது,

“The Government staff, who are natives of Kanyakumari district working in various offices worked for the Congress in the recent election and they had then supported Thiru Kamaraj Nadar. They must be transferred from this district to various other districts . . .

MR. DEPUTY SPEAKER: I am not permitting you to read from the letter. That person is not in this House.

THIRU J. JAMES: I am placing this letter to the Hon. Minister. I take full responsibility for the statement I am making.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member should have taken my permission beforehand.

THIRU J. JAMES: I now seek your permission. I take responsibility for this letter.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: This document is in the possession of Government. A copy has been obtained by the hon. Member and he takes full responsibility to substantiate what he says. What is the legal flaw in this?

THIRU J. JAMES: I take responsibility.

THIRU M. A. LATHEEF: The Chair has given its ruling that it would not permit the reading of the letter. After the ruling by the Chair, the hon. Member has no business to read the contents of the letter, which has not been forwarded to the Hon. Speaker. I strongly object to the hon. Member reading it.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member should have taken my prior permission.

1971 சூலை 21]

THIRU J. JAMES : I seek your permission now and I take the responsibility. It goes on like this:—

“ If the Government takes serious steps in this regard, Kanyakumari district will become a D.M.K. front for the next election. ” . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : I don't allow you to read.

THIRU N. GANAPATHY : The hon. Member should not be permitted to read the document. The Chair has not permitted it. How can he go on reading ?

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : இந்தப் பத்திரி ஒரு மனுவைக் கொடுத்ததின் அடிப்படையில் பல்வேறு அதிகாரிகள் அங்கிருந்து மாற்றப் பட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு பெண்மணி, ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் பணியாற்றி வந்தவர் மெட்ரானிடி லீவில் இருந்து வந்ததும், நாகர் கோவிலிலிருந்து இந்தக் கடிதத்தின் அடிப்படையில் சேலம் மாவட்டத்திற்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இந்த வகையில் இருக்கும் அரசியல் தலையீட்டைத் தவிர்க்க வேண்டும் . . .

(வேறு உறுப்பினர் அழைக்கப்பட்டார்)

* திரு. சு. துரைசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவிந்துள்ள மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த மன்றத்திலே 1967-க்கு பின் அமைந்த அரசு, நாட்டு மக்கள் மத்தியில் இருக்கும் நம்பிக்கை காரணமாக ஏழை மக்களின் நன்மைக்காக சமதர்மக் கொள்கையின் அடிப்படையில் 75 மைலுக்குமேல் உள்ள வழிந்தடங்களை நாட்டுடமை ஆக்கும் காரியத்தைச் செய்தது. 1967-ம் ஆண்டு இந்த மன்றத்திலே அதைச் செய்தோம். ஆளும் பொறுப்பை நாம் மார்ச்சு மாதம் ஏற்றுக் கொண்டோம். அடுத்த கூட்டத்திலேயே நாட்டுடமையாகும் காரியம் நம் அரசால் செயல்படுத்தப்பட்டது. இப்பொழுது 50-க்கு மேல் உள்ள பஸ்களை நாட்டுடமை ஆக்கும் காரியத்தையும், தனிப்பட்ட ஒருவருக்கு 10 பஸ்தடங்களுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்றும் சமதர்மக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தி யிருக்கிறோம். இந்த அரசின் இந்தக் காரியங்களை நாட்டு ஏழை மக்கள் வரவேற்கிறார்கள் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் இந்த நாட்டிலே சமதர்ம லட்சியத்தைச் சொண்டுவாப்போகிறோம் என்று சொன்னாலும், 1943-ம் ஆண்டில் நாட்டுடமை ஆக்கும் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தாலும், 1953-ம் ஆண்டில் சென்னை நகரத்தை அடுத்து ஆவடிபில் காங்கிரஸ் கட்சி மாநாட்டில் சமதர்மக் கொள்கையை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்தால் என்கே முதலாளி வர்க்கத்தின் ஆதரவு போய்விடுமோ

[திரு. ச. துரைசாமி]

[1971 சூலை 21]

என்று அஞ்சி, மாதிரி சமதர்ம லட்சியத்தைக் கொண்டு வருகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அப்படிப்பட்ட கருத்தை 1953-ல் தெரிவித்தாலும், 1959-ம் ஆண்டில்தான் தமிழ்நாட்டில் பேருந்துகளை நடத்த நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் நம் கழகம் 1967-ல் பொறுப்பேற்று, 1967-லேயே நாட்டுடமைக் கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்தியது. அதேபோல் 50-க்கு மேல் உள்ளவைகளையும் நாட்டுடமை ஆக்குவது என்று செய்திருக்கிறது. இப்படிப் படிப்படியாக விரைவில் செய்திருப்பதைப் பார்க்கிறோம். 1947-லே விடுதலை கிடைத்து, 1948-லே சட்டம் கொண்டு வந்து, 59-லே நடைமுறைப்படுத்தியது இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு. அவர்களுடைய சமதர்மக் கொள்கைக்கும், நம் கழக சமதர்மக் கொள்கைக்கும் இருக்கும் வேறுபாடு என்ன என்பதைப் புரிந்து கொள்ளமுடியும்.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்திற்கு ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1967-க்குப் பிறகு, இந்தத் தேதி வரையில் அரசாங்க பஸ்ஸானாலும் சரி, தனியார் பஸ்ஸானாலும் சரி, பயணிகளுடைய பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்படவில்லை என்பதை இந்த மன்றத்திற்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1967-க்குப் பிறகு மசல் விலை ஏறியிருக்கிறது; வண்டிக்குத் தேவையான உறுப்புகளின் விலை ஏறியிருக்கிறது. இருந்தாலும், ஏழை மக்கள் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்ற அளவில் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் காத்த இந்த அரசைப் பார்த்து நாம் பெருமைப்படுகிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலமாக ஒரு கருத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ரெயில்வேயை எடுத்துக் கொண்டாலும் எக்ஸ்பிரஸ் ரெயிலில் வாங்கும் கட்டணத்தைவிட நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் குறைந்த கட்டணமே வாங்கப்படுகிறது. இது ஏழை மக்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் ஒரு நல்ல காரியம் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால், எங்கள் ஊர் திருப்பூரிலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கு 1967-க்கு முன்பு கட்டணம் ரூ. 1.65 கனியார் பஸ்ஸில். இன்றைக்கு அதே வழிக்கு ரூ. 1.50 தான் கொடுக்கிறோம். இந்த நான்கு ஆண்டுகளாக. இவையெல்லாம் ஏழை மக்கள் வைத்திருக்கும் நம்பிக்கையில் இந்த அரசு செய்யும் காரியங்கள் என்பதைக் கண்டு பெருமைப்படுகிறோம்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப்பொறுத்தவரையில், இப்பொழுது இருக்கும் இந்த நிறுவனத்தை, 4, 5 பிரிவுகளாகப் பிரித்து, கோயம்புத்தூர் மதுரை, சென்னை என்ற முறையில் பிரிக்கப்பட்டு, ஒவ்வொரு பிரிவும் லாபகரமாக ஓடும் முறையில் முயற்சி செய்ய வேண்டும் என்றும், அதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

1971 சூலை 21]

[திரு. ச. துரைசாமி]

இதுமட்டுமின்றி டொது மக்களின் கோரிக்கைக்கு எப்படி செவி சாயத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகின்றது என்பதை எடுத்துக் காட்ட ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அண்மையில் கோவை—திருச்சி செல்லும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் திருப்பூர் வழியாக விடப் பட வேண்டும் என்ற மக்களின் நீண்ட நாள் விருப்பத்தை நிறைவேற்றும் வகையில் 1970-ஆம் ஆண்டு இறுதியிலோ அல்லது 1971 ஆம் ஆண்டு ஆரம்பத்திலோ கோவை—திருச்சி பஸ்கள் திருப்பூர் வழியாக ஓட்டப்பட வேண்டும் என்று உத்தரவு பிறப்பிக்கப் பட்டது. ஆனாலும் அங்காரத்திலுள்ள நிர்வாகஸ்தர்களுடைய துணையோடு, 'அரசாங்க பஸ்கள் தங்கள் தடங்களின் வழியே சென்றால் தங்களுடைய இலாபம் குறைந்துவிடும்' என்ற நோக்கத்தில் சில தனியார் பேருந்து நிறுவனங்கள் இதில் தலையிட்டு இதைச் செயலாக்காத வகையில் கட்டுப்படுத்திக்கொண்டு வருகின்றார்கள். இப்படிச் சூந்தகம் செய்பவர்கள் யார் என்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டு திருத்தப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதேபோல தொழிலாளர்களின் நலனில் மிகுந்த அக்கரை கொண்ட அரசாக இருப்பதால், போக்குவரத்துத்துறை தொழிலாளர்களின் பல கோரிக்கைகள் அவ்வப்போழுது பரிசீலிக்கப் பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. புதிய கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டதன் காரணமாக ரூ. 81 லட்சம் கூடுதலாக ஊதியங்கள் வகையில் செலவழித்து வருகின்றார்கள். சுமார் 18 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் கூடுதலாக ரூ. 81 லட்சம் ஊதியம் பெறுகின்றார்கள் என்றால் இது பெருமைப்படத்தக்க ஒன்றாகும். மேலும் தொழிலாளர்களின் குடியிருப்புத் தேவைகளை இந்த அரசு அனுதாபத்தோடு கவனித்து வருகின்றது. போக்குவரத்துத்துறை ஊழியர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கத்தக்க வகையில் வசூலைப்பொறுத்து ஊக்கப் போளஸ் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதைச் சொல்லும் நேரத்தில் இன்னொரு வேண்டுகோளையும் விடுக்க விரும்புகிறேன். தமிழகத்தில் டி.பி. எஸ். ஏ.பி.டி. போன்ற நிறுவனங்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் லாபிகளை வைத்துக்கொண்டு பார்ஸல் வர்விறை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். இவற்றையெல்லாம் நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்தின் தலைநகரான சென்னையைச் சுற்றியுள்ள 10 அல்லது 16 மைல் தூரத்தில் பரவியிருக்கும் மக்கள் சுலபமாக மின்சார ரயில்களிலும் மற்ற மற்ற பஸ்களிலும் வரவழிகின்றன. ஆனால் கோவை போலுள்ள பெரிய நகரங்களில் காலையிலும் மாலை யிலும் ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நெரிசல் காரணமாக மாணவர்களும், பெண்களும், தொழிலாளர்களும் மிகவும் கஷ்டத்திற்குள்ளாகின்றார்கள். எனவே மாணவர்களுக்காகவும் பெண்களுக்காகவும் காலை 6 விருந்து 7 மணி வரையிலும் மாலை 4 விருந்து 5 மணி வரையிலும் தனியார் துறையில் பஸ்களை நடத்துகின்றவர்கள் அந் நகரங்களிலே மேலும் கூடுதலாக பஸ்களை விடுவதற்கு முயற்சி

[திரு. சு. துரைசாமி]

[1971 ஜூலை 21]

எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, இக்கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பினை அளித்தமைக்காக நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. டி. கணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த மான்யத்தை வரவேற்று இரண்டொரு கருத்துக்களை இப்பேரவையின் முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு நமது மாநிலத்தில் உள்ள போக்குவரத்து மேலும் மேலும் மேம்பாடடையத்தக்க நடவடிக்கைகள் மூன்று இருக்கின்றன. ஒன்று, புதிய வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுவது ; உள்ள வழித்தடங்களுக்குக் கூடுதலாக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுவது. இரண்டாவது, பேருந்துகளின் தடவைகளைக் கூட்டுதல் ; அடுத்து பேருந்துகளில் உள்ள பயணிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துவது. மூன்றாவது, புதிய வழித்தடங்களுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகளை தாராளமாக வழங்குவது. இவற்றை நிறைவேற்றி வருவதன் காரணமாக பெருமளவிற்கு மக்கள் பலனடைந்து இருக்கின்றார்கள். இதற்காக நாட்டிலே அனைவருமே இந்த அரசுக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றார்கள். எனவே இதற்காக அமைச்சரவையைப் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். முன்பெல்லாம் கன்னியா குமரியிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கு வருகின்றவர்களும் அங்கிருந்து திருநெல்வேலி வருகின்றவர்களும் வழிநெடுக பஸ்களுக்காக மணிக்கணக்காகவும், நாட்கணக்காகவும் காத்துக் கொண்டு நிற்கும் ஒரு அவல நிலை இருந்தது.

அண்மையில் கூடந்த ஜூனில் மாண்புமிகு அமைச்சர் வந்த பொழுது இதனை முறைபிட்டுமே இதையறிந்த நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உடனேயே அத்து நிலை ஓடும் ஒவ்வொரு பேருந்தும் கூடுதலாக ஒரு முறை ஓடவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டதன் காரணமாக இம்முறையில் மக்கள் பட்டுத் தொல்லைகள் ஓய்ந்தன. சில தடவைகளை ஏர்வாடி வழியாக விடுவது அவசரம். அம்மக்களின் சார்பிலே நன்றியையும் பாராட்டுதல் சகாயும் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கன்னியாகுமரிக் கிளையில் உள்ள நாகர்கோவில் பேருந்து நிலையத்தில் தினமும் மக்கள் அபரிசுக்கணக்கில் காத்திருந்து தங்கள் தங்கள் இடங்களுக்குப் போய்ச்சேருகின்றார்கள். ஆனால் இவர்கள் டிக்கெட்டு வாங்கும் கௌண்டரில் நீண்ட நெடு நேரம் காத்திருக்க வேண்டிய நேரத்தில் மேலே மின் விசிறி இல்லாத காரணத்தினால் பெரிதும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். உள்ளே அமர்ந்திருக்கும் இரண்டொரு கண்டக்டர்களுக்கு மின்விசிறிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் பொது மக்களுக்கு இல்லை. எனவே

1971 சூலை 21]

[திரு. டி. கணபதி]

பயனிகளுக்கு உதவும் வகையில் அங்கே நான்கைந்து மின்விசிறிகளையாவது அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதுபோன்றே நாகர்கோவிலில் உள்ள பேருந்து நிலையத்திலுள்ள கக்கூஸ் வசதி மிகமிகக்கேவலமாக சுகாதாரமற்ற முறையில் இருக்கிறது. இதை நல்லமுறையில் அமைத்துத்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து நாகர்கோவிலிலிருந்து குறிப்பாக கன்னியாகுமரியிலிருந்து திருச்செந்தூருக்கு நேரடியாக இட்டமொழி, வள்ளியூர், சாத்தான்குளம், காயாமொழி வழியாகவும் இன்னும் ஒன்று கன்னியாகுமரியிலிருந்து உவரி வழியாக திருச்செந்தூருக்கும் ஆக இரண்டு பேருந்துகள் விட்டால் உதவிகரமாக இருக்கும். வருவாயும் பெருகும். மக்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும். நாகர்கோவிலிலிருந்து கோலப்பள்ளத்துக்கு புதிய பஸ் தடம் திறக்கவேண்டும்.

இதேபோல கன்னியாகுமரியிலிருந்து, நாகர்கோவிலிலிருந்து குற்றாலத்திற்கு நேரிடையாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் கன்னியாகுமரி வட்டத்தில் மாணவர்களுக்கு பாஸ் வசதியைச் செய்துகொடுத்திருக்கின்றார்கள். இதை நெல்லை மாவட்டத்திலுள்ள இராத்தாபுரம், நாங்குநேரி தொகுதியிலுள்ள செட்டிக்குளம், கன்னங்குளம், ஆவரைகுளம், வள்ளியூர், பணகுடி போன்ற கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைச் சார்ந்துள்ள பகுதிகளிலுள்ள மாணவர்களுக்கும் விஸ்தரித்திருந்தார்கள். அவர்களுக்கு வசதியாக இருந்தது. ஆனால் இந்த வசதியைச் சென்ற ஆண்டு நிறுத்திவிட்டார்கள். இச்சலுகை மீண்டும் அளிக்கப்படவேண்டும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தையொட்டிய பத்துமைல் பகுதியிலுள்ளவர்களுக்கு மாணவர்களுக்கு விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து லாப நஷ்டத்தையொட்டிய கணக்கைப் பார்த்தால் கன்னியாகுமரிப் பகுதியில் 1969-70 ல் ரூ. 2,44,000 லாபம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் 1970-71 ல் ரூ. 10,17,000 நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஏன் இப்படி நஷ்டம் ஏற்பட்டதென்பதைக் கண்டறிய வேண்டும். நஷ்டத்திற்கு என்ன காரணம் என்று கண்டறிய வேண்டும். யாரோ ஒருவரை மாற்றிவிட்டதால் நஷ்டம் என்று சொல்லுவது சரியாக இருக்க முடியாது. மசல் எண்ணை விலை கூடுதல். அதிக சம்பளப் பட்டுவாடாக்கள் போன்ற காரணத்தினால் செலவினங்கள் கூடுதலாகியிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனாலும் நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னைப் பிராந்தியத்திலும் இப்படி ஆண்டுக்கு ஆண்டு, 1970-71-இல் ரூ. 75 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டதாகத்தான் சொல்லப்படுகிறது. சென்னை நகரில் ஓடும் பிரிவையும் நீள் தடப் பிரிவையும் வெவ்வேறாகக் காட்டினால் நஷ்டம் வேறாகத் தெரியும். ஒன்றைக் கவனிக்க வேண்டும். கன்னியாகுமரிப் பகுதியில் நான்

[திரு. டி. கணபதி]

[1971 சூலை 21]

பார்த்திருக்கின்றேன். நெரிசல் நேரங்களில், மாணவர்களும் அலுவல் அகங்களுக்குச் செல்லுபவர்கள்கூட பயனச்சிட்டை வாங்குவதே கிடையாது. எனவே இரண்டு கண்டக்டர்கள் இருக்க வேண்டும். எனவே கூடுதலான கண்டக்டர்களை நியமித்தால் இந்த நஷ்டத்தினைத் தவிர்க்க முடியும் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்து, தேசியமயமாக்கிய பஸ் சர்வீசுகளிலுள்ள கண்டக்டர் ட்ரைவர்களை அரசு எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்று வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொண்டுவந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜேம்ஸ் குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால் ஒன்றை மட்டும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சமீப காலத்தில் நெல்லையில் கண்டக்டர்கள்—ட்ரைவர்கள் மகாநாடு ஒன்று நடந்தது. அதில் முன்னூற்றுக்கு அதிகமான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் என்றும், குறிப்பாக 15 பேர் தவிர, அநேகமாக அனைவரையுமே திரும்ப வேலைக்கு எடுத்துக்கொண்டாகிவிட்டது என்றும், அந்தப் பதினைந்துபேரும் சொந்தக் காரணங்களுக்காக வேறு வேலைக்குப் போய்விட்டார்கள் என்றும் சொல்லப்பட்டது. மாண்புமிகு அமைச்சரும் இருந்தார்கள். கடைசியாக நெல்லை, மதுரை, திருச்சி செல்லும் எல்லா எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களும் பணகுடி பஸ் ஸ்டாண்டில் நிற்க வேண்டும், பேருந்துகள் எல்லாம் பணகுடி பஸ் ஸ்டாண்டைச் சுற்றிக்கொண்டு போக வேண்டும் என்று மட்டும் கேட்டுக்கொண்டு, இதை ஆதரித்து விடைபெறுகிறேன்.

* திரு. ரா. ரா. முனுசாமி: மாண்புமிகு போவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தின் முன்பு வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கையின் மீது இரண்டொரு கருத்துக்களை மட்டும் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் மிகத் தெளிவான கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களது கவனத்திற்கு ஒன்றை மட்டும் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

‘தனக்கு மிஞ்சித்தான் தர்மம்’ என்று பெரியவர்கள் சொல்லுவார்கள். தமிழகத்திலே படித்துப் பட்டம் பெற்ற இளைஞர்களும் எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்தவர்களும் லட்சக்கணக்கில் வேலைவேண்டும் என்று அன்றாடம் வேலைதேடித் தரும் ஸ்தாபனங்களுக்குச் சென்று தினமும் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமை மாற்றப்பட வேண்டுமானால், நான் முன்பு குறிப்பிட்டதுபோல ‘தனக்கு மிஞ்சித்தான் தர்மம்’ என்று, அதையொட்டி இப்படிப்பட்ட துறைகளில் தமிழ் மாணவர்களுக்கு முதலிடம் கொடுக்கப் படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அகில இந்திய அடிப்படையில் நாம் இருக்கிறோம் என்றாலும் இங்கே படித்த இளைஞர்கள் ஏராளமாக வேலையற்று அலைந்து கொண்டிருப்பவர்களுக்கு வேலை தரும்படி மிகவும் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

1971 சூலை 21] [திரு. ரா. ரா. முனுசாமி]

அடுத்து தமிழகத்தில் இரவு நேரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற ஆம்னி பஸ்களுக்கு உரிமை வழங்கப்பட்டு அவைகள் இரவு நேரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளை எந்த அளவுக்கு ஓட்டுகின்றார்கள் என்பதைத் தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இரவு நேரத்தில் போக்குவரத்துக்கு எவ்வளவு இடைஞ்சலாக வேகமாக ஓட்டுகின்றார்கள் என்று பார்க்கின்றபோது மிகவும் பயங்கரமாக இருக்கின்றது. உரிமை வழங்கப்படாமலும் சில முதலாளிகள் ஆம்னி பஸ்களை ஓடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட ஆம்னி பஸ்களுக்கு உரிமை வழங்க வேண்டாம் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய செஞ்சி வட்டத்தில், சிட்டத்தட்ட 1967-லிருந்து தனியார் ஓடிக்கொண்டிருந்த ஒரு பஸ் தடத்தை, அரசு 75 மைலுக்கு உள்பட்டத் தடங்களை எடுத்துக்கொள்வது என்ற முறையில் எடுத்துக்கொண்டு ஓட்டுகின்றபோது, தனியார் ஓட்டும் போது இருந்த வசதிகளும் வாப்பிடிக்களும் பயணிகளுக்கு அளிக்கப்படாமல், மிகுந்த குறைபாட்டோடு ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் செல்லுகின்ற பஸ் எந்த அளவுக்குப் போகிறது என்று பார்க்கின்றபோது வழியெல்லாம் நின்று நின்று போகிறது. எக்ஸ்பிரஸ் வழியாக இருந்தது, இப்போது ஆங்காங்கு நின்று நின்று போகின்ற காரணத்தினால், 3 மணி நேரத்தில் சென்னையிலிருந்து செஞ்சி செல்லுகின்ற பஸ், இப்போது 4½ மணி நேரம் ஆகிறது. தனியாரிடம் இருந்தபோது 64 இருக்கை கொண்டதாக இருந்த பஸ், இப்போது 48 இருக்கை கொண்ட பஸ்ஸாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, செஞ்சி யிலிருந்து சென்னை வரும் இந்த அரசுத்துறை பஸ்ஸில் இருக்கையை அதிகரிப்பதோடு, துரிதப் போக்குவரத்தாக மாற்றியமைக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து சென்னையிலிருந்து வளத்தி வரையில் ஒரு பஸ் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அது தனியார் துறையில் இருந்தது. அந்தத் தடத்தை இப்போது அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த நேரத்தில் அந்தத் தடத்தை 4 கிலோ மீட்டர் அதிகப்படுத்தி மேல் மலையனூர் வரை பஸ்ஸை விடும்படி அரசை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மதுரையில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் கவுன்சிலர்களுக்கும், பத்திரிகை நிருபர்களுக்கும், டி.வி.எஸ். பஸ் முதலாளிகளால் இலவச பாஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதே போல் சென்னையில் உள்ள கவுன்சிலர்களுக்கும் மாநகராட்சிக்குச் செல்லவேண்டியிருந்தாலும், வேறு வெளியே செல்லவேண்டியிருந்தாலும் இலவச பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசினரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ரா. ரா. முனுசாமி]

[1971 ஜூலை 21]

அடுத்து பத்திரிகை நிருபர்கள் தமிழகம் பூராவும் பத்திரிகை மூலமாக தமிழக ஆட்சியின் நிலைமையை எடுத்துக்காட்ட வேண்டிய நிலைமையிருப்பதால், அவர்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறையில் இலவச பாஸ் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து 1967-லிருந்து தனியார் பஸ்களுக்குப் போட்டிருக்கின்ற வரி காலாண்டுக்கு 30 ரூபாயாக இருந்ததை, 50 ரூபாயாக அரசு ஆக்கியிருக்கிறது. தனியார் முதலாளிகள் உயர் நீதிமன்றத் திற்குச் சென்று அதிகமாக வரி விதித்திருப்பதைச் சுட்டிக்காட்டி, மீண்டும் வரியை 30 ரூபாயாக ஆக்கியிருக்கிறார்கள். இதை தயவு செய்து அமைச்சரவர்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். அரசுக்கு எதிராக உயர் நீதிமன்றம் தீர்ப்பு வழங்குகிறது. இதை மாற்றியமைக்கவேண்டும். மத்திய அரசு எவ்வளவோ தடவை சட்டத் தைத் திருத்தியிருக்கிறார்கள். அரசுக்கு எதிரான தீர்ப்பை உயர் நீதிமன்றம் வழங்குகின்ற போது, அதைத் திருத்தியமைக்க தமிழக அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தவேண்டும் என்று கூறி இந்த வாய்ப்பினை அளித்த பேரவை உதவித் தலைவரவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடிக்கிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : How can the Government request the Court to pass a favourable judgment ?

MR DEPUTY SPEAKER : You can leave it to him.

* திரு. க. சுப்பு : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை கூறுவதற்கு முன்பு லாபத்தை மட்டுமே அடிப்படையாகக் கொண்டு வருகின்ற தனியார் துறை வலுவாக இருந்துகொண்டிருக்கிற பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்கி, அதைத் திறம்பட நடத்தவேண்டுமென்ற கருத்தில் அடியெடுத்து வைத் திருக்கின்ற தமிழக அரசை முதலில் பாராட்டுகின்றேன். ஏற்கெனவே நமது நிதிநிலை அறிக்கையின்மீது பேசும்போது தேசிய மயமாக்கி நடத்த அரசுக்குத் தடைக் கற்கள் உண்டென்றாலும், தடம்தோள் உண்டு; அந்த முறையில் அரசாங்கம் நடைபோடும் என்று முதல்வர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இந்த நாட்டுடைமை ஆக்கப்படும் திட்டம் நல்ல திட்டம், போக்குவரத்துத் துறை தேசியமாமாக்கப்பட கூறப்படுகின்ற யோசனைகள் அனைத்தையும் நாங்கள் வரவேற்கின்றோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அதே நேரத்தில் பல குறைபாடுகளைச் சொல்லுகிறார்கள் இங்கே உள்ள மாண்புமிகு அங்கத்தினர்கள் பலர். நிர்வாகத்தை நல்லமுறையில் நடத்திச் செல்ல என்ன ஆலோசனை கூறவேண்டும் என்ற அடிப்படையில் கருத்துக்களைக் கூறுவதுதான் பொருத்தமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். தேச உடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் ஊழல்கள் இருக்கலாம். அந்தத் துறையிலிருக்கிற சர்க்கேடு

1971 சூலை 21]

[திரு க. சுப்பு]

களுக்குக் காரணம் தனியார் துறையில் உள்ளவர்கள் பொதுத் துறையை எப்படியும் வீழ்த்தவேண்டும் என்று நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட போட்டிக்கு நடுவில் பொதுத் துறை இயங்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இந்தப் போட்டியை எப்படிச் சமாளிப்பது என்பதற்கு எங்களுடைய யோசனை என்னவென்றால் தனியார் துறையை மொத்தமாக ஒழித்துவிட்டு, பஸ் போக்குவரத்துத் துறை முழுதும் தேசவுடமை ஆக்கப்பட வேண்டும் என்பதாகும். தனியார் துறையில் சில வற்றை விட்டுவிட்டு, இன்னும் சிலவற்றை அரசுடமை ஆக்குதால், அரசுடமை ஆக்கப்பட்டுள்ள பகுதியை எப்படிச் சீரழிப்பது என்று சிந்தனை செலுத்துகிறவர்களாக தனியார் துறையில் உள்ளவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில்தான் கருத்துக்களை வழங்குகிறார்கள். ஆகவே, நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட திட்டம் நல்ல முறையில் நடத்தப்படவேண்டுமென்றால், சாலைப் போக்குவரத்து பூராவையும் தேசவுடமை ஆக்குவதுதான் பொருத்தமாகும். 10, 15 பஸ்களை ஒரு சிலரிடத்தில் விட்டுவிட்டு, மற்றதை மட்டும், நாம் வைத்திருப்பது நல்லதல்ல. இந்தத் துறையில் முழு மனதோடு செயல்பற்ற நாட்டுடமைத் தத்துவத்தில் நம்பிக்கையும், தொழிலாளர்களோடு தொடர்பு கொண்ட பொறியியல் வல்லுநராக உள்ளவரை அமைச்சராக அமைத்திருப்பதால் அவரும் முனைந்து செயல்படுவார் என்று நம்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட நோக்கத் தோடு திறமை வாய்ந்த அமைச்சராக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அமைந்திருப்பதை வரவேற்கிறேன்.

சில குறைபாடுகள் சொல்லப்படுகின்றன. ஆம்னி பஸ், ஒப்பந்த ஊர்திகள் ஒடுவதில் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. பகிரங்கமாக அவர்கள் டிக்கெட் போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிகாரிகள் என்ன செய்கிறார்கள் என்று புரியவில்லை. சில நேரங்களில் சிலருக்குக் காது கேட்பதில்லை, சிலருக்குக் கண்டெரிவதில்லை. அந்தமாதிரியிருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. தனியார் துறையில் வேலை பார்ப்பவர்கள் எவ்வளவுச் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள் என்று பார்த்தால், அவர்கள் கையெழுத்துப் போடுவது ஒரு தொகைக்கு; கையில் வாங்குவது வேறு குறைந்த தொகை. பல நேரங்களில் தொழிலாளர்களிடம் வேளாண்மையில்தான் கையெழுத்து வாங்கிக்கொண்டு வேலைக்கு அமர்த்துகின்ற முதலாளிகளும் இருக்கின்றார்கள். இப்படி தனியார் துறையில் சம்பளம் கொடுக்காமல் இருக்கின்ற நிலைமையில், உயர்தர அதிகாரிகளைப் போட்டு, அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுத்து திறமையாக நடத்த அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் அதிகப் பணத்தை ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். ஆகவே இழப்பு அதிகமாக வந்திருக்கிறது என்றால் அதனை அதில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களும், மற்றவர்களும் நல்ல முறையில் வரவேற்கவேண்டும். அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும் நமக்கும் இந்தத் துறையில் பங்குண்டு என்ற எண்ணத்தை ஊட்டவேண்டும். தொழில் சங்கத் தலைவர்களுக்கும், மற்ற நண்பர்களுக்கும் விடுகின்ற வேண்டுகோள் பொதுத்துறை

[திரு. க. சுப்பு]

[1971 சூலை 21]

தல்ல முறையில் இயங்கவேண்டும், தல்ல பெயர் வாங்கவேண்டும் என்று பாடுபடவேண்டும். சீர்கேடுகள் இருக்கிறது என்பதற்காக, பொதுத்துறையை சீர்குலைக்கவேண்டும் என்று நினைக்கின்ற ஒரு சிலர் இருக்கின்றார்கள் என்பதற்காக எல்லாவற்றையும் தனியார் துறையில் விட்டுவிடவேண்டும் என்று சொல்ல முற்படுவது சரியல்ல.

இழப்பு அதிகமாக இருப்பதற்குக் காரணம் சொல்லும்போது, உத்யத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தது ஒன்று, பெட்ரோல் விலை உயர்வு ஒன்று என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதில் பெட்ரோல் எதற்காக வந்தது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. எல்லா பஸ்களும் டீசலில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அரசு பஸ்கள் மட்டும் பெட்ரோலில் ஓடுவதாக நான் நம்பவில்லை. ஆகவே, அவ்வாறு சொல்லப்பட்டிருப்பது தவறாக இருக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகளை வேண்டுமானால் சுட்டிக்காட்டலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அது டீசல் என்று இருக்கவேண்டும். டீசல் மீது கடந்த ஆண்டு மத்திய அரசு வரி விதித்திருக்கிறார்கள். அது கடந்த ஆண்டு நஷ்டமாக இருக்கிறது.

திரு. க. சுப்பு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, டீசலாக இருந்தாலும், டயராக இருந்தாலும், அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கொடுக்கின்றபோது, தனியார் துறைக்குக் கொடுப்பதைக் காட்டிலும் குறைவான விலைக்குக் கொடுக்கிறார்கள். அப்படிக் கொடுத்தும் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றது என்றால், நிர்வாகச் சீர்கேடு என்றுதான் சொல்லமுடியும். அதை எப்படிக் களைவது என்று சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இந்தத் துறையில் உள்ள பஸ்கள் இடையிடையே நின்றுவிடுகின்றன; பல தொழிலாளர்கள் சரியாக வேலை செய்வதில்லை என்ற குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. அதேபோன்று தொழிலாளர்களுக்கும் சில கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன. தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுகின்ற முறையில் அரசு பரிசீலனை செய்யவேண்டும். அந்தத் தொழிலாளர்கள் பல குறைகளை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிற் சங்கத்தில் நல்ல அனுபவம் வாய்ந்த அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனிக்கவேண்டும். இன்றைக்கு தொழிற் சங்கங்கள் அங்கீகரிக்கப்படும் போது அதிகமான தொழிலாளர்களைக் கொண்டச் சங்கமே அங்கீகரிக்கப்படவேண்டும். அந்த முறை சரியாக இல்லாத காரணத்தினாலும் பல்ப் பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன. தற்போது அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் அதிக அங்கத்தினர்களைக் கொண்டச் சங்கம் அங்கீகரிக்கப்படாமல் வேறொரு சங்கம் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1971 சூலை 21]

[திரு. க. சுப்பு]

அதுபோல நிர்வாகத்திலும்கூட—திரு. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள்—நிங்கள் வாரியம் என்றே வேறு என்ன பெயரிட்டோ அழைத்தாலும் அங்கே வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கும் அதில் பங்கு இருக்க வேண்டும். ஏதோ அதிகாரிகளின் கீழ் வேலை செய்யக்கூடியவர்களாக அவர்களை நடத்துவது சரியல்ல. நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு இருந்தால்தான் தங்களுடைய குறைபாடுகளை அவ்வப்போது எடுத்துச் சொல்லி நிர்வாகத்தில் உள்ள சிக்கலை நீக்கி, போக்கு வரத்துத்துறை லாபகரமானதாகச் செயல்பட அவர்களும் ஒத்துழைப்பை நல்க முடியும். அதோடு சில பகுதிகளில் கூட, தனியார் பஸ் இயங்க வாய்ப்பின்றி எல்லா இடத்தையும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்த முன் வந்தால் தான் பெரும்பாலான பிரச்சினைகள் திரும்பும். அதுதான் பொருத்தமாகவும் இருக்கும் என்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. அபுசாலி: மதிப்பிற்குரிய துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் மானியத்தின் மீது கொண்டு வந்துள்ள கோரிக்கையை ஆதரித்து இரண்டொரு கருத்துக்கள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். குறிப்பாக எனக்கு முன் சில மெம்பர்கள் தனிப்பட்ட பஸ் அதிபர்களிடமே பஸ் இருக்கக் கூடாது என்று சொல்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் நமது அரசாங்க போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதே என்கிறார்கள். அது தேவையா, இது தேவையா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றைக்கு பஸ்கள் விடுவது என்றால் எவ்வளவு சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்பதை அந்தத் துறையில் இருந்தால்தான் தெரியும். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு வருமானவரி கட்ட வேண்டியிருக்கிறது என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும். மிகுந்த கஷ்டத்தோடு செயல்படுகிற நிலையில் அவர்களை அடியோடு நீக்கவேண்டுமென்றால் அவர்களுடைய கதி என்ன ஆகும் என்பதையும் சிந்திக்க வேண்டும்.

குறிப்பாக அமைச்சர் அவர்கள் 15-ஆம் தேதிக்குள் வெகிகள் டாக்ஸ் கட்டிவிடவேண்டும் என்று உத்தரவிட்டதாகத் தெரிகிறது. நாங்களை எல்லாம் 13-ஆம் தேதியே கட்டிவிட்டோம். ஆனால் 16-ஆம் தேதி காலை யில் எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக ஆர்.டி.ஓ. சொல்கிறார்கள். எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பது என்றால் 10-ஆம் தேதியே கொடுக்க வேண்டும். அப்படியின்றி 1 ரூபாய்க்கு 4 ரூபாய் வட்டியில் மார்வாடிகளிடம் இருந்தெல்லாம் அவர்கள் கடன் வாங்கிக் கட்டிய பிறகு இதுபோல எக்ஸ்டென்ஷன் கொடுப்பது என்பது சரியல்ல. முன்கூட்டி கொடுக்கவில்லை என்றால் எந்தக்காரணத்தைக்கொண்டும் இதுபோல கொடுக்கவேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து டர்க்ஸி நடத்துகிறவர்களுக்கு டீசல், பெட்ரோல் விலை உயர்வைக் குறித்து சில சலுகைகள் அளித்திருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே பஸ் ஓனர்களுக்கும் கிலோவுக்கு 1/2 பைசாவாவது

[திரு. எம். ஏ. அபுசாலி]

[1971 ஜூலை 21]

உயர்த்திக்கொள்ள சலுகை கொடுத்தால்தான் அவர்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 60 ரூபாயாக இருந்த க்ளச் ப்ளேட் 180 ஆக விற்கிறது. டயர் 400 ரூபாய் இருந்தது 1,200 ஆக இருக்கிறது. இந்த நிலையில் அவர்கள் அதிக லாபம் சம்பாதித்துவிடுவதாகவும், ப்ளேமவுத் காரில் செல்வதாகவும் கூறுவது எல்லாம் பொருத்தமானதல்ல. அவர்களுக்கு லாபம் வருகிறது என்கிறபோது அரசாங்கப் போக்குவரத்துக்கு மட்டும் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்கிறார்களே, அதுதான் புரியவில்லை.

தனியார் துறையில் எவ்வளவோ சிரமங்கள் இருந்தும் லாபம் வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கும்போது அரசுத்துறையில் நஷ்டம் வருகிறது என்றால் ஏன் வருகிறது என்பதை அத்துறையில் திறமைமிக்க அதிகாரிகளைப்போட்டு கவனிக்கவேண்டும். தேசிய மாக்கப்பட்ட நிலையில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் மிகுந்த நஷ்டம் வருகிற ஒரு நிலையில், தனியார்கள் மிகுந்த திறமையாக செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்றால் அவர்களுக்குப் போதிய ஊக்கத்தையும், நன்மையையும் தரவேண்டும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து உணர்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்து குறிப்பாக இன்னும் சில ஆம்னி பஸ் முதலாளிகள் டீரிஸ்டு பஸ் என்று வைத்துக்கொண்டு ரெகுலர் பஸ்ஸாகவே விடுகிறார்கள். இரவு மூர்மார்க்கெட் போனால் 10 அல்லது 15 பஸ்கள் அதுபோல நடத்தப்படுவதைக் காணலாம். இதை அரசாங்கம் நேரடியாகக் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னையில் உள்ள வெளியார் பஸ் நிலையங்கள் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. உடனடியாக அவற்றைச் சீர்திருத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, பேசுவாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. டி. வி. சம்பத் : சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே, ஓடுகின்ற பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமாக்கப்படும் என்பதாக, திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தேர்தல் காலத்தில் தன் அறிக்கையில் குறிப்பிட்டதற்கிணங்க—இன்றையதினம் தமிழகத்தில் ஓடுகிற பஸ்கள் அனைத்தும் நாட்டுடைமை ஆகிய சீரிய திட்டத்தை மாண்புமிகு முதல்வர்—கலைஞர் அவர்கள் கொண்டுவர எடுத்துள்ள முயற்சிகளை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதே நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியில் சில குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். என்னுடையத் தொகுதியில் தனியார்துறை பஸ்கள் சரியாக ஓடாத காரணத்தினால் மக்கள் மிகவும் அவதிப்படுகிறார்கள் என்பதை சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பதினைந்து

1971 சூலை 21]

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

மைல், இருபது மைல் தூரத்தில் உள்ள சீர்காழி வழக்கு மன்றத்திற்கு போவதற்குள் நடுவழியிலேயே நிறுத்தி விடுகிற சதித் திட்டமாகத்தான் அது இருக்கிறது. எங்கள் தொகுதியில் சக்திவிலாஸ் என்ற தனியார் கம்பெனி 60, 70 பஸ்களுக்கு உரிமை யாளர்—பெயர் சக்தி விலாஸ்—ஆனால் கடலோரப்பகுதியில் அது சரியான முறையில் இயங்கச் சக்தியற்ற நிலையில் இருக்கிறது. தனியார் துறையை அரசு நாட்டுடைமை ஆக்கப்போகிறது என்று தெரிந்து அவர்கள் சில வழித்தடங்களை ஏற்கெனவே விற்பனை செய்துவிட்டதாகவும் தெரிகிறது. குறிப்பாக, சரித்திரப் புகழ் பெற்ற பூம்புகாரில் இருந்து திருவென்காடு, கொண்டல், ஆக்கூர் போன்ற வழித்தடங்களை விற்பனைக்காரர்கள். ஆனால் வாங்கிய வர்கள் யாரும் அங்கே முறையாக பஸ் விடுவதாகவும் தெரியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறையைச் சரியான முறையில் சீர்திருத்தி வருகிற இந்த அரசு அந்தப் பகுதியையும் நல்லமுறையில் மாற்றி அமைத்து தரவேண்டும். பூம்புகார் பகுதியில் இருந்து கடலூர் வரை, பூம்புகாரில் இருந்து குடந்தை, தஞ்சை வரை நல்ல வளமான போக்குவரத்து அமைப்பை ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் இன்றையதினம் தங்கள் நிலை என்ன ஆகுமோ என்று அஞ்சிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தனியார் துறையினர் அவர்களை வேலைநீக்கம் செய்யப்போவதாகவும் மிரட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அவர்கள் தினந்தினம் இங்கே கடிதம் எழுதிக்கொண்டு, அமைச்சர்களைச் சந்தித்து, எங்களுக்கு வேலை வாங்கித் தாருங்கள் என்று கேட்டவண்ணம் இருக்கிறார்கள். அப்படி யாராவது சக்தி விலாஸ் பஸ்களை வாங்கியிருந்தால், தொழிலாளர்கள் நலனில் அக்கரையுள்ள அரசாக இருக்கிற காரணத்தால், தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்புத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, அந்த பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக்கொண்டு, பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவருக்கும் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

THIRU M. A. LATHEEF : Sir, on a point of clarification. The observations made by the hon. Member, Thiru Abusali are his personal views and the Muslim League stands for all socialistic programmes including the nationalisation of motor transport.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : It is for the leader of his Party to say that and not . . .

THIRU M. A. LATHEEF : In the absence of my leader, I am saying it on behalf of my party.

MR. DEPUTY SPEAKER : He is the Whip of the Party.

[1971 சூலை 21]

* திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த அரசு புதிய ரூட்டுகளைத் தருவதில் தாராளமான கொள்கைகளைக் கடைபிடிக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இது நல்ல முறையில் வரவேற்கக்கூடிய செய்தியாக இருக்கிறது. பஸ்களை தேசிய உடைமையாக்கினாலும், புதிய ரூட்டுகளைத் தந்தாலும் பஸ் முதலாளிகள் உடனே 'ஸ்டே' ஆர்டர் வாங்கிவிடுகிறார்கள். அப்படி 'ஸ்டே' கொடுப்பதைச் சட்டப்பூர்வமாகத் தடை செய்ய வேண்டும். எதற்கெடுத்தாலும் ஹைகோர்ட்டிலே போய் 'ஸ்டே' வாங்கி விடுகிறார்கள். எடுத்ததெற்கு எல்லாம் 'ஸ்டே' என்று கொடுப்பது சரியல்ல. இதை நாம் சட்டப்பூர்வமாகத் தடை செய்வ வேண்டும்.

அடுத்தப்படியாக புதிய பஸ் ரூட்டுகளைத் திறக்கும்போது, ரோட் ஃபிட்டுன்ஸ் சர்ட்டிபிகேட் பெறுவதில் அதிக காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இதனால் உடனடியாகப் புதிய பஸ் ரூட்டுகளைத் திறக்க முடியவில்லை. உடனடியாக டெம்பரரி பர்மிட்டாவது கொடுத்து புதிய ரூட்டுகளைத் திறக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, புதிய ரூட்டுகளைத் திறக்கும்போது, சிறிய ரூட்டுகள் இருந்தால் அதை 'நியூ என்ட்ரான்ஸ்'க்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் அனுபவசாலிகளாக இருக்கமாட்டார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. யார் யார் பஸ்துறையில் அனுபவப்பட்டவர்கள் என்று பார்த்தால், யார் யார் அதற்கு மனு செய்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் ஒரு முதலாளியாக இருப்பார், அல்லது அவருடைய மகனாக இருப்பார். முதலாளி தன்னுடைய மகன் பேரிலேயே புதிய ரூட்டுக்கு மனுப் போடுவார். அவருக்கு வேண்டிய அத்துனை செளகரியங்களும் இருப்பதால் புதிய ரூட் அவருக்குத்தான் போகுமே தவிர புதியவர்களுக்குக் கிடைக்கிற நிலைமை இருப்பதில்லை. ஆகவே, பஸ் துறையிலே இல்லாதவர்களுக்கு புதிய ரூட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களைப்பற்றி உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். எங்கே பார்த்தாலும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் ரிப்பேர் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இந்தக் குறைபாடுகள் எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் மட்டுமா இருக்கின்றன? தனியார் துறையில் கூட இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் பெரிய அளவில் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், "பார்த்தீர்களா, பார்த்தீர்களா, ரிப்பேர்" என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். என்னுடையத் தொகுதியான ஆரணியிலிருந்து முன்பு தனியார் துறையில் இருந்த பஸ்களில் சென்னைக்கு வந்தாலும்கூட வழியில் நின்று போகக்கூடிய நிலைமை இருந்தது. இப்போது சர்க்கார் துறையிலும் சில சமயங்களில் பஸ் வழியில் ரிப்பேர் ஆகிவிடுகிறது.

1971 ஆகஸ்ட் 21]

[திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன்]

தனியார் துறையில் எந்த அளவிற்கு இருந்ததோ அதே அளவிற்குத்தான் சர்க்கார் துறையிலும் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறையில்தான் இப்படிப்பட்ட கோளாறு இருக்கிறது என்று சொல்வது சரியான கூற்று அல்ல. நான் கூறிக்கொள்வது என்ன வென்றால், குறைபாடுகள் இல்லாத அளவிற்கு நாம் நல்ல முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையில் இருந்த பஸ்கள் சர்க்கார் துறையில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகு எப்படி நடைபெறுகின்றன என்பதற்கு ஒரு உதாரணம் சொல்ல விரும்புகிறேன். தனியார் துறையில் இருந்தபோது, வேலூரிலிருந்து காலை 4 மணிக்கு பஸ் புறப்படும். அது ஆரணிக்கு 5 மணிக்கு வந்து சேரும். பின்னர் கால் மணி நேரம் இருந்துவிட்டு, பின்னர் 5¼ மணிக்கு மீண்டும் வேலூருக்குத் திரும்பும். ஆனால் அதே பஸ் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட பின்னர், வேலூரில் காலை 4 மணிக்குப் புறப்பட்டு, ஆரணிக்கு 5 மணிக்கு வந்து பின்னர் வேலூருக்கு மீண்டும் புறப்படும்தோது 5½ மணிக்குப் புறப்படுகிறது. முன்னர் 5¼ க்குப் புறப்பட்ட பஸ், இப்பொழுது 5½ மணிக்குப் புறப்படுகிறது. இப்படியாக நேரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்னர் முதலாவதாக போய்க் கொண்டிருந்தது, இப்பொழுது இரண்டாவது நேரத்தில், அதாவது 5½ மணிக்குப் போகிறது. இப்படியெல்லாம் நடைபெறாமல் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பஸ்ஸையும் அது ஓடும் நேரத்தையும் சரியாகக் குறிக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் பிரயாணி களுக்கு சௌகரியம் ஏற்படும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் ஓடுகின்ற நேரத்தையும் குறைக்க வேண்டும். ஆரணியிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமென்றால் முன்பெல்லாம் தனியார் துறை பஸ்களில் மூன்று மணி நேரம் தான் ஆகும். ஆனால் இப்பொழுது சர்க்கார் பஸ்ஸுக்கு நான்கு மணி பத்து நிமிடம் பஸ் ஓடுகின்ற நேரம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ் ஓடுகின்ற நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டும்.

மேலும் முன்பு ஆரணியிலிருந்து விரைவு வண்டிகள் சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருந்தன. இப்பொழுது விரைவு வண்டிகள் விடப்படுவதில்லை. ஆகவே, விரைவு வண்டிகளை மீண்டும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

* திரு. என். டென்னிஸ் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்துச் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது வரவேற்கத்தக்கது. ஆனால் பொதுமக்களுக்கு வசதியாக, நன்மை பயக்கக்கூடிய வகையில் இந்த அரசாங்கப் பஸ்போக்குவரத்து செயல்படுகிறதா என்று பார்க்கும்போது, அவ்வாறு செயல்படவில்லையென்பதைக் கூறிக் கொள்கிறேன்.

[திரு. என். டென்னிஸ்]

[1971 சூலை 21]

தனியார் துறையில் நடத்தப்படும் பஸ்களில் உள்ள வசதிகள்கூட நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த போக்குவரத்து இலாகா பெரிய முதலீட்டில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் வருஷத்திற்கு வருஷம் நஷ்டம்தான் காட்டப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறையில் இந்த ஆண்டாவது லாபம் காட்டப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. அல்லது கடந்த ஆண்டைவிட குறைந்த நஷ்டமாவது இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் கடந்த ஆண்டைவிட கூடுதலான நஷ்டம்தான் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. 1969-70-ல் 44.50 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டிருந்தது. அது 1970-71-ல் 83.22 லட்சம் ரூபாய் என்ற அளவில் உயருகிறது. ஒரு ஆண்டில் ஒரு பங்கு கூடுதலான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இந்த நஷ்டத்திற்குப் பல காரணங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சொல்லப்பட்டிருக்கிற காரணங்களினால் மாத்திரம் இவ்வளவு நஷ்டம் வருமா என்று பார்த்தால், இருக்காது என்றே சொல்லலாம். நிர்வாகத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற குறைகள் இந்த நஷ்டத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசுப் போக்குவரத்திலிருக்கிற சில பிரச்சினைகளை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். அரசாங்க பஸ்ஸுக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிற ஸ்டேஜ் பாயிண்ட்கள் சரியான முறையில் ஒன்றுபோல இடத்திற்கு இடம் வித்தியாசமில்லாமல் சரியான தூரத்தின் அடிப்படையில் வைக்கப்படவில்லை. அப்படி வைக்கப் பட வேண்டியது அவசியம். மேலும், ஒழுங்கான நேர அட்டவணை மிகவும் அவசியம். பஸ் புறப்படுகின்ற சமயம், எந்தெந்த நேரங்களில் எந்தெந்த இடத்திற்குப் போய்ச்சேரும் என்ற நம்பிக்கை இருந்தால் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை கூடுதலான ரூட்டுகளில் கூடுதலான பஸ்களை விட வேண்டும். பிரயாணிகள் குறைவாக இருக்கிற ரூட்டுகளில் குறைவான பஸ்களை விட வேண்டும். இப்போது இதற்கு நேர்மாறாக நடந்துகொண்டிருக்கிறது. சில ரூட்டுகளில் ஒரே சமயத்தில் பஸ் அடிக்கடி போய்க் கொண்டிருக்கிறது. பிறகு மணிக்கணக்கில் பஸ் இல்லாமல் காத்து இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒரே ரூட்டில் சில பகுதிகளில் கூடுதல் பிரயாணிகளும், சில பகுதிகளில் குறைந்த எண்ணிக்கையிலான பிரயாணிகளும் இருக்கின்றார்கள். கூடுதல் பிரயாணிகள் உள்ள பகுதிக்குக் கூடுதல் பஸ்களையும், குறைவான பிரயாணிகள் உள்ள இடங்களில் குறைவாக பஸ்களையும் விட வேண்டும். மேலும், கூடுதல் பிரயாணிகள் உள்ள பகுதிகளில் பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காக ஷட்டில் சர்வீஸ்களையும் விடலாம், பஸ்களிலே காலியான இடங்கள் இருந்தாலும் சில கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும் பஸ்களை நிறுத்தாமல் போகிறார்கள். அவற்றைக் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1971 சூலை 21]

[திரு. என். டென்னிஸ்]

ஓவர் லோடை தவிர்ப்பதற்கு நெரிசல் நேரங்களிலே கூடுதலாக பஸ்களைப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்கள் சூட்டில் போகும்பொழுது நல்ல சன்டிஷனில் இருக்க வேண்டும். அவை சரியான பராமரிப்பில் இல்லையென்றால் அதன் காரணமாகத்தான் பிரேக் டவுன் ஆகிறது. ஆக்ஸிடன்ட்களும் ஏற்படுகின்றன. எனவே பஸ்களைப் பராமரிக்க கூடுதலாக டெப் போக்களையும் ஓர்க்ஷாப்புகளையும் ஏற்படுத்தவேண்டும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை 4 மண்டலங்களாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரியிலிருந்து போகிற பஸ் திருச்சியிலே பழுதடைந்து நின்றவிட்டால் அதற்கு ரிப்பேர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பணியாளர்களால்தான் சரி செய்ய வேண்டுமென்ற நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நிலைமை மாற வேண்டும்.

பஸ்கள் போக்கூடிய சூட்டுகள் சரியான முறையிலே பண்படுத்தப்பட வேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் பஸ்கள் பாதுகாப்புக்கு அது உதவியாக இருக்கும்.

பஸ் ஸ்டாப்புகளை சரியாக நிர்ணயிக்க வேண்டும். பிரயாணிகள் கூடுதலாக இருக்கின்ற இடங்களில் ஸ்டாப்புகள் அதிகப்படியான வசதிகளுடன் ஏற்படுத்தப்படவேண்டும்.

புது பஸ் சூட்டுகள் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அது தவிர்க்கப்படவேண்டும்.

நாகர்கோவிலிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு டைட் சர்வீஸ் பஸ் வசதிகள் செய்யவேண்டும். கோள ராஜ்யத்தில்.

* திரு. மு. இரத்தினசபாபதி: சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அரசுப் போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது எனது ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

1971-72 ஆம் ஆண்டுக்கான இந்த மானியக் கோரிக்கையைப் பொறுத்தவரையில் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே புரட்சிகரமான மாறுதல்களை ஏற்படுத்தி இருக்கிறது. சமதர்ம லட்சியத்தை நோக்கிச் செல்கின்ற பாதையில் போக்குவரத்துத் துறை மிக வேகமாகத் தனது செயலைக் காட்டிக்கொண்டு வருகிறது என்பதைத் தான் இது காட்டுகிறது. இந்த முறையிலே போக்குவரத்து இந்த அளவுக்கு விரைவாக செயல்பட்டுவருகின்ற வேளையிலே அவற்றிலே உள்ள சில குறைபாடுகள் பற்றி மிகைப் படுத்திக் கூற நாம் ஆசைப்படுகின்றோம்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே நம்முடைய சமுதாயத்திற்குக் கிடைக்கக்கூடிய நன்மைகளை கொஞ்சம் நாம் மறந்துவிடு கின்றோம். தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே 2,125 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றால் அதன்மூலம் தமிழ்

[திரு. மு. இரத்தின சபாபதி] [1971 சூலை 21]

கத்தில் வேலை வாய்ப்பிலே ஏறக்குறைய 18 ஆயிரம் பேர்கள் வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். தனியார் துறையாக இருந்தால் 2,200 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்காக அவர்கள் அதிகமாக வேலை கொடுக்கிறார்கள் என்றாலும்கூட ஏறக்குறைய 10 ஆயிரம் பேர்களுக்குத்தான் வேலைகிடைத்து இருக்கும். ஆனால் அது அரசுத் துறையிலே இன்றையதினம் வந்ததாலே, தமிழகத்திலே உள்ள குடும்பங்களிலே ஏறக்குறைய 8 ஆயிரத்திற்கும் அதிகமானவர்கள் வேலை வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே மறந்துவிடக்கூடாது.

தமிழகத்திலே குறைந்தக் கட்டணத்திலே பயணம் செய்வதற்கு ஏற்ற முறையிலே போக்குவரத்துத் துறை பல நன்மைகளைச் செய்து வருகின்றது. 1967-ஆம் ஆண்டு இன்றைய முதல்வராக இருக்கின்ற கலைஞர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தபோழுது கிலோமீட்டருக்கு மூன்று காசுகளாக இருந்த கட்டணத்தை 2½ காசுகளாகக் குறைத்து, அது இன்றைக்கும் நல்ல முறையிலே அமல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது. ஏழை எளிய மக்களுடைய பணம் விரையம் ஆகாதமுறையில் இந்த அரசு நன்மை செய்து வருகின்றது.

பஸ் போக்குவரத்திலே மெயின்டனன்ஸ் நல்லமுறையிலே செய்யப்படவில்லை என்றும் பேணிப் பாதுகாக்கப்படவில்லை என்றும், அதனால் பல ஸ்டிக் தடங்கள் நின்றுவிடுகின்றன என்றும் இங்கே கூறினார்கள். இன்றைக்கு இவ்வளவு அதிகமான பஸ்களைப் பேணிப் பாதுகாக்கக்கூடிய அளவுக்கு அதிகமான அளவுக்குத் தொழில் துட்பம் தெரிந்தவர்களைப் போட்டிருக்கிறோம். ஒட்டு மொத்தமாக அவர்களைப்போட்டு இருப்பதற்குப் பதிலாக 10 பஸ்களுக்கு 30 பேர்கள் என்ற முறையிலே போட்டு, அந்த பஸ்களுக்கு நீங்கள் தான் பொறுப்பு என்று அவர்களிடம் பொறுப்பை ஒப்படைக்கக்கூடிய முறையிலே இந்த முறையை மாற்றியமைப்பதன்மூலம் ஏற்பாடு செய்தால் அவர்கள் போட்டி உணர்ச்சியோடு பாடுபட்டு நல்லமுறையிலே பேணிப் பாதுகாப்பார்கள் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். எனவே, இதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையிலே நல்ல முறையிலே பஸ்கள் நடைபெறுகின்றன என்று சொன்னார்கள். நான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். என்னுடைய தொகுதியிலே விளாத்திகுளம், மதுரை மாவட்டத்திற்கும் நெல்லை மாவட்டத்திற்கும் மத்தியிலே அமைந்திருக்கிறது. அந்தப் பகுதியிலே அரசுப் போக்குவரத்து ஏற்படவில்லை. தனிப்பட்டவர்கள்தான் நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசுப் போக்குவரத்து இல்லாததால் தனியார்கள் மோசமாக நடத்தி வருகிறார்கள்.

1971 சூலை 21] [திரு. மு. இரத்தின சபாபதி]

அருப்புக்கோட்டை பஸ் நிலையத்திலே சென்று பார்த்தால் நாம் 71-லே தமிழ்நாட்டிலேதான் இருக்கிறோமா என்ற ஐயப்பாடு தான் வருகிறது. அந்த பஸ் சொந்தக்காரர்கள் காட்டு தர்பார் நடத்திக் கொண்டு பயணிகளைக் கொடுமையாக நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். மதுரையிலிருந்து அருப்புக்கோட்டைக்கு 30 மைல் தூரம்தான். அதற்கு அவர்கள் போட்டிருக்கிற நேரம் ஒரு மணி முப்பது நிமிடம்தான். ஆனால் அவர்கள் இரண்டேகால் மணி நேரம் எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அதேபோன்று அருப்புக் கோட்டை-புதுர் 15 மைல் தூரம்தான். அதற்காக ஒதுக்கப் பட்டுள்ள நேரம் 52 நிமிடம்தான். ஆனால் அவர்கள் ஒன்றரை மணி நேரம் எடுத்துக்கொண்டு வேண்டுமென்றே செப்கிறார்கள். அதன் காரணமாகப் பொதுமக்கள் அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். விளாத்திருளத்திலிருந்து மதுரைக்குப் போகவேண்டுமென்றால் 52 மைல் தூரம் இருக்கிறது. அதற்கு பஸ் விட்டு பஸ் மாறிப் போகவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. 6 மணி நேரம் ஆகிறது. திருச்செந்தூரிலிருந்து மதுரைக்கு விளாத்திருளம் வழியாக, தூத்துக்குடி வழியாக பஸ் போக்குவரத்து அரசின் சார்பாக உடனடியாக ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

(4) அமைச்சரின் அறிக்கை

காவிரி நீர்ப் பங்கிடுபற்றி தமிழ்நாடு முதலமைச்சருக்கு இந்தியத் தலைமை அமைச்சரிடமிருந்து வந்துள்ள கடிதம் பற்றி முதலமைச்சரின் அறிக்கை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சட்டப் பேரவை விதி 82-ன் கீழ் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு அறிக்கையைச் சமர்ப்பிப்பார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பேரவையில் காவிரி நீர் பங்கிடு பற்றி ஒருமனதாக ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு, அந்தத் தீர்மானம் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டது. அதையொட்டி இந்தியத் தலைமையமைச்சர் திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்கள் எனக்கு எழுதியுள்ள கடிதத்தை இந்த அவையில் வைப்பது பொருத்தம் என்று கருதி, தங்கள் அனுமதியோடு இந்த அவையில் இதனைப் படிக்கிறேன்.

New Delhi,

July 19th.

Dear Thiru Karunanidhi,

I have seen the Resolution of the Legislative Assembly and the Legislative Council of Tamil Nadu. I do appreciate the deep feelings of the people of Tamil Nadu which have been voiced by you and the Legislature. I am conscious of the need to ensure that the Legitimate rights of the farmers of Tamil Nadu

[1971 சூலை 21]

are fully protected. This matter has been dragging on for quite some time. You will appreciate that in the present circumstances when there is no popular Government in Mysore, it would not be proper to take any steps committing the Mysore Government. I hope you will therefore accept my sincere assurance of sympathetic understanding and intention to take steps to find a solution to this issue.

I am anxious to have this matter amicably settled without creating further bitterness. If you consider it desirable, we can meet and discuss this matter further.

Yours sincerely,
INDIRA GANDHI.

இந்தக் கடிதத்தை அவைமுன் வைக்கிறேன்.

THIRU K. T. K. THANGAMANI rose.

MR. DEPUTY SPEAKER : No discussion or question is allowed now.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Submission to the Chair can be made at any time.

MR. DEPUTY SPEAKER : I can allow it.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I do not want to say anything which will embarrass the Government. I would like to know whether any further details with regard to the budgetary provisions for the Mysore Government which will have to be voted by the Lok Sabha, have come to the notice of the Government. That is the only information that I would like to have now.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதுபற்றி பத்திரிக்கைகளிலே வந்திருக்கிற செய்திகள். நமக்கு எந்தவிதமான முழுத் தகவலும் வரவில்லை. நாடாளுமன்றத்தில் வரும்பொழுது என்ன நடவடிக்கை எடுப்பது என்பது பிறகுதான் சொல்லப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதம் தொடர்ந்து நடைபெறும். அடுத்து திரு. காவேரி மணியம்.

(3) 1971-72-ம் ஆண்டுக்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது
வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

திரு. சொ. காவேரிமணியம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மாமன்றத்தில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

1971 சூலை 21]

(5) பேரவையின் முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள். ■

A. Statutory Rules and Orders.

169. Notification issued with G.O. Ms. No. 975, Agriculture, dated the 23rd March 1971, in regard to establishment of regulated markets in certain places in Dharmapuri district. [Laid on the Table of the House under section 29(4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

170. Notification issued with G.O. Rt. No. 1113, Revenue, dated the 22nd June 1971, in regard to exemption from liability to entertainments tax to the cinematograph film show organised by the Chairman, Annual Charity Drive British Women's Association, Madras [Laid on the Table of the House under section 16(4) of the Tamil Nadu Entertainments Tax Act, 1939 (Tamil Nadu Act X of 1939).]

171. Notification issued with G.O. Ms. No. 1608, Revenue, dated the 29th May 1971, in regard to exemption from liability to all Cinema shows conducted in the City of Madras and in the Districts in aid of Beggar Rehabilitation Fund [Laid on the Table of the House under section 16(4) of the Tamil Nadu Entertainments Tax Act, 1939 (Tamil Nadu Act X of 1939).]

B. Reports, Notifications and other Papers.

@148. Brief on the Cauvery Water Dispute (Tamil).

£ 149. Speech of Hon. Thiru Si. Pa. Aditanar, Minister for Co-operation, on Demand No. 19—Co-operation (1971-72) (English and Tamil).

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

@ Despatched to Members on 19th July 1971.

£ Laid on the Table of the House on 26th July 1971.

இணைப்பு 1.

[522-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

“மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் குறித்த மானியக் கோரிக்கைபற்றி போக்குவரத்து அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் ஆற்றும் உரை.

மாண்புமிகு சட்டமன்றப் பேரவை தலைவர் அவர்களே !

“கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்” என்பதன்கீழ் ரூ. 52,12,900 மானியம் இவ்வரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டுமென்று முன்மொழிய அனுமதி வேண்டுகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களின் விதித்துறைகளையும் அதன்கீழ்ச் செய்யப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கியப் பணியாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்க்காணும் வழி முறைகளில் எய்தப்படுகிறது :—

(1) புதிய வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குதல், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்துதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும்.

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக இருக்கைகள் அதிகமாக உள்ள பெரிய வண்டிகளை விடுவதன்மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல். இம்மாநிலத்தில், பேருந்துகளுக்குப் புதிய அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதில் தாராளமான கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்குமாறு எல்லா வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

1971 சூலை 21]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களுக்குப் பொருந்தும் :—

(1) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(2) எவ்வளவு தொலைவாக இருப்பினும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக் கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ் வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது (இரு மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித் தடங்கள் உட்பட), இந்த வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. இக் கொள்கை, செவ்வையாகவும், உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித் துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

பேருந்துகள்.

பேருந்துகளுக்கு அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதில் ஒரு சிலரிடமே உரிமைச்சீட்டுகள் குவியும் ஏகபோக உரிமையைத் (monopoly) தங்கும் நோக்கத்தோடு, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் எத்தனை உரிமைச்சீட்டுகளை வைத்திருக்கலாம் என்பதற்கு மேல்வரம்பு விதிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது. பிணியிதாரர்களுக்கு (benamidars) பேருந்து அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்குவதை மறுப்பதன்மூலம், பிணியிதாரர்கள் பேருந்து அனுமதிச்சீட்டு வைத்திருக்கும் பழக்கத்திற்கு முற்றுப்புள்ளி வைப்பதென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

மேலும், ஐம்பது அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து உரிமங்களை வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்தையும் பொது நலனை முன்னிட்டுக் கையகப்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்துவரும் வர்த்தகத்திற்கும் வாணிபத்திற்கும் ஏற்ப வாடகை லாரிகளுக்கும், தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை லாரிகளைக் கொண்டுவந்து காண்பித்தவுடன், முறையான

[1971 சூலை 21]

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில், அவற்றிற்கு, தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகைசெய்யும் நோக்குடன், இம்மாநிலத்திலுள்ள லாரிகளுக்குப் பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டுகள் (Composite permits) வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கோரளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேலொப்பமிட வேண்டியதில்லை. அதுபோன்ற அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்ட வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 200 ஆகும். பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டை 200-லிருந்து 300-ஆக உயர்த்தும் செயற்குறிப்புக்கு தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் கடும் எதிர்ப்புத் தெரிவித்ததால் அது தள்ளிவைக்கப்பட்டுள்ளது. அதிக அளவு சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கு சரக்கு வண்டிகளை அனுமதிக்கவேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீடித்து வருவதால், 1970-ம் ஆண்டு சூலைத் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து சரக்கேற்றிய நிலையில் பேரளவு எடை 12,192 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோ கிராமாக அல்லது வண்டியின் பதிவு செய்யப்பட்ட எடை, இவற்றில் எது குறைந்த எடையோ அந்த எடை அளவுக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

வாடகைக் கார்கள், கற்றுலா வாடகைக்கார்கள் ஆகியவற்றிற்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், சிறிய, நடுத்தர வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றில் கட்டண வீதங்களை 1971-ம் ஆண்டு சூலைத் திங்கள் 12-ம் நாள் முதல் அரசு திருத்தியமைத்துள்ளது.

தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள்.

1969-ம் ஆண்டு சூன் திங்கள் 30-ம் நாள்வரை, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்குத் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கான வரி வீதம் ரூ. 30-ஆக இருந்தது. 1969-ம் ஆண்டு சூலைத் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்கு ரூ. 50-ஆக இந்த வரி வீதம் உயர்த்தப்பட்டது. முறையான பேருந்துகளுக்கும் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கும், இடையே வேண்டாத போட்டியைத் தவிர்க்கும்பொருட்டும், தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் தவறாகப் பயன்படுவதை நிறுத்தவும், தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளின் வரி வீதம், 1970-ல் காலாண்டு ஒன்றுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 100-ஆக உயர்த்தப்பட்டது. தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உரிமையாளர்கள் ரிட்ட் மனு ஒன்றைத் தாக்கல் செய்ததன்மேல், இந்த வரி வீதம் செல்லாதென உயர்நீதி மன்றம் குறிப்பிட்டு, தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கு, காலாண்டிற்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு, ரூ. 30 என்றும், பழைய வரியையே வசூலிக்க வேண்டும் என்றும் ஆணை பிறப்பித்தது. இதுகுறித்து, தலைமை நீதிமன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்வதென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

1971 சூலை 21]

வருவாய்.

1970-ம் ஆண்டு ஏப்பரல் திங்கள் 1-ஆம் நாளிலிருந்து 1971-ம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் 31-ஆம் நாள்வரை ரூ. 21.81 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. முந்தைய ஆண்டில் (1969-70) இந்த வருவாய் ரூ. 19.46 கோடியாக இருந்தது.

பொது.

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் சீரான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு வருகிறது. சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் இவ்விவாதத்தின்போது, போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும் மேம்படுத்தும் வகையில் தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும்.

இணைப்பு 2.

[522 -ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து, 1970-71.

பொது.

1. தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 23 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1970 ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 24-வது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்தது. உலகப் போருக்குப்பின் தாட்டினைச் சீர்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்திய குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையின்பொட்டி தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்கு கொண்டுவரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்து போக்குவரத்துக் களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப்பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டதின் விளைவாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956 ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனித்தனியாகச் சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவியைப் போக்குவரத்து சீர்வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத்

[1971 ஜூலை 21]

துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம்மாதிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

3. பயணிகள் பேருந்துப்போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது:—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண கடுவிகைப் போக்குவரத்துக்கள்;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்);

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச்செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அனுமதிச் சீட்டுக்களின் செல் திறன் கால அளவு முடிகையில் இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது கொள்கையாக இருக்கவேண்டும் என முடிவு செய்யப்பட்டது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித்தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்ட் 1-ம் நாள் முதல் அதில் அரசு போக்குவரத்துப் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இக் கொள்கையையொட்டி 1970 மார்ச் 31-ம் நாளுக்குள் 419 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. 1970-71-ஆம் ஆண்டில் 54 பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன.

4 தொழில்துறை, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C பிரிவின் கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வந்தது. மறுப்புக்களைக் கேட்ட பின்னர், அச்சட்டத்தின் 68-D பிரிவின் கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் உள்துறையால் இறுதி வடிவம் கொடுக்கப்படுகின்றன. 68-C பிரிவின் கீழ் திட்டங்களைத் தொடக்க நிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்களை அரசுப் போக்குவரத்து இயக்குநருக்கு அளித்து அரசு 1969 மே திங்களில் ஆணைகள் பிறப்பித்தது.

1971 சூலை 21]

தற்சமயம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் அதிகாரம் VI A பராமபட்சம் உடையதென சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். இவைகளையும் சேர்த்து, பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதை எதிர்த்து இப்பொழுது 268 ரிட் மனுக்கள் உயர் நீதி மன்றத்தில் முடிவுறுது உள்ளன. நீதிமன்றம் பெரும்பாலான வழக்குகளில் வரைவுத் திட்டங்கள் அல்லது ஒப்பளிப்புத் திட்டங்களைத் தடுத்து வைத்துப் பேருந்துகளை இயக்கத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டு தனியார் துறை உரிமையாளர்களுக்கு வழங்க உத்தரவு கொடுத்தது.

5. தனியார் துறைப் பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்த போதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசுப் போக்குவரத்து துறைப்பணியில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இவர்கள் பணி குறித்த தகவல்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் சரி பார்த்து அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணித்துறைக்கு அனுப்புகின்றனர். அவர்கள் அளிக்கும் தகவல்களின் அடிப்படையிலேயே தனியார் பேருந்து பணியாளர் இத்துறையில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

பணிமனைகள்.

6. இதுவரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒரு சில நீள்தொலை விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலும் கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டதன் காரணமாக இம்மாநிலம் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வசதிகளைச் செய்துகொடுப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணி மனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப்பள்ளி-தஞ்சாவூர், மதுரை-இராமநாதபுரம், சேலம்-தருமபுரி, கோயம்புத்தூர்-நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணிகளைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள துணைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கி வருகின்றன.

7. கீழ்க்கண்ட இடங்களில் துணைப் பணிமனைகள் கட்டுவதற்கான வேலைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன:--

- (1) திருவண்ணாமலை;
- (2) ஆரணி;
- (3) சிதம்பரம்;
- (4) தருமபுரி;
- (5) மேட்டூர்.

[1971 சூலை 21]

காஞ்சிபுரத்தில் முழு அளவில் பணிமனை ஒன்றைக் கட்டுவதற்காக நகராட்சி பரிந்துரைத்த நிலம் (பேருந்து நிலையத்துக்கருகில்) போதாதாகையால் பேருந்து நிலையத்தருகில் பணிமனை கட்டுவது கைவிடப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக காஞ்சிபுரம் பேருந்து நிலையத்தில் இருந்து 1½ மைல் தொலைவில் உள்ள ஒரிகை கிராமத்தில் உள்ள சர்க்கார் தரிசு நிலம் கைவசப்படுத்தப்பட்டது. பழனியில் பணிமனைக்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்தும் செயற் குறிப்புகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன. துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்காக உளுந்தூர்பேட்டை, ஈரோடு, குன்றத்தூர், பூவிருந்தவல்லி, திருவள்ளூர், திருத்தணி, பொன்னேரி, ஊத்துக்கோட்டை, மகாபலிபுரம், திருப்பத்தூர், விருதுநகர், புதுக்கோட்டை, சத்தியமங்கலம், பொள்ளாச்சி, உத்தமபாளையம், கொடைக்கானல், திருச்செந்தூர் ஆகிய இடங்களில் தகுந்த நிலங்களைப் பெறுவதற்காக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8. சென்னை மாநகரில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்துள்ளதால் அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்துவதற்காக வடசென்னையில் (மாதவரம்) பணிமனை ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இப்பணிமனை 4—5—1970 அன்று திறக்கப்பட்டது. அசோக் நகரில் ஒன்று, அண்ணாநகரில் ஒன்று, வியாசர்பாடியில் ஒன்று ஆக 3 பணிமனைகள் கட்ட முன்னேற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. விட்டுவசதி வாரியம் அதற்கான நிலங்களை ஒதுக்கியுள்ளது. அசோக் நகரில் வேலை துவங்கப்பட்டது. தங்கசாலை, பொம்பூர், அயன்புரம், அம்பத்தூர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்ட முன்னேற்பாடு செய்யப்பட்டது.

வட்டாரங்கள்.

9. இத்துறையின் செயலாட்சி எல்லா மாவட்டங்களிலும் விரிவடைந்து விட்டதால் நிர்வாக முறையை மேலும் வலுப்படுத்தியும், சீர்படுத்தியும் அமைப்பதற்காக இந்தத்துறை நான்கு வட்டாரங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. அவ்வாவது (1) கன்னியாகுமரி, (2) சேலம், (3) திருச்சிராப்பள்ளி, (4) சென்னை. மேற்கண்ட ஒவ்வொரு வட்டாரமும் ஒரு கூட்டு இயக்குநரால் கண்காணிக்கப்படுகிறது. இந்த வட்டாரங்களில் பேருந்துகள் சீரிய முறையில் ஓட்டப்படுவதற்கு அந்தந்தக் கூட்டு இயக்குநர் பொறுப்பாளியாக்கப்பட்டுள்ளார்.

ஏலக் குழு.

10. துறையைச் சேர்ந்தவையும் பயன்படுத்தத் தகுதியற்றவை என ஒதுக்கப்பட்டவையுமான பேருந்துகளுக்குத் தக்க மதிப்பிட்டு, சரியான விலையைக் கணக்கிட்டு, அவற்றை ஏலத்தில் விடுவதற்காக சட்டமன்றத்தின் மூன்று உறுப்பினர்களும், துறையின் அதிகாரிகளும் அடங்கிய குழு ஒன்று அரசினால் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

1971 சூலை 21]

அக்குழு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை கூடுகிறது. உதவாதவை என்று ஒதுக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இக்குழு பார்வையிடுகிறது. மேலும் அந்த வண்டிகள் ஏலம் விடப்படும்போது இக்குழு நேரில் அந்த ஏலத்தைக் கண்காணிக்கிறது.

11. பேருந்துகளில் விளம்பரம் வெளியிடுவது 1970-71-ம் ஆண்டிலும் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம் தற்போது ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 2 லட்சத்துக்கு மேலாக வருவாய் கிடைக்கிறது.

நிதிநிலை.

12. இத்துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு			மொத்த வருவாய்.
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)		
1969-70 ..	16,67.16	1,46.72	18,13.88	17,95.11
1970-71 ..	18,13.88	1,91.85	20,05.73	19,12.57
(எதிர்பார்க்கப்படுவது).				
	மொத்தச் செலவு.	நிகர வருவாய்.	பயணிகள், வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.	நிகர ஆதாயம் (+) அல்லது இழப்பு (-)
	(6)	(7)	(8)	(9)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்)		
1969-70 ..	16,43.09	1,52.02	1,96.52	(-) 44.50
1970-71 ..	17,89.29	1,23.28	2,06.50	(-) 83.22
(எதிர்பார்க்கப்படுவது)				

13. 1969-70-ல் ரூபாய் 44.50 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டது குறித்துப் பிரிவுவாரி விவரங்கள் பின்வருமாறு—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1) அரசு பேருந்து போக்குவரத்து, சென்னைக் கிளையும் நெடுந்தாரப் போக்குவரத்துப் பணியும்,	(-) 53.30
(2) அரசு போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரி, குரோம் பேட்டை.	(+) 2.05
(3) அரசு பேருந்து போக்குவரத்து, கன்னியாகுமரிக்கிளை.	(+) 2.44
(4) இராணித்தோட்டம் பணிக்களரி	(+) 4.31
	(-) 44.50

[1971 சூலை 21]

துறையின் சென்னைக் கிளையிலும், நீள் தொலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளிலும் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 44.37 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட இழப்பு ரூ. 53.30 லட்சமாகும். செலவு அதிகரித்துள்ளதே அதற்கு காரணம். 15-9-1969 முதல் நாட்படி, இரவு நேரப்படி, விடுமுறை ஊதியம், முதலியவைபற்றிய உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் நிறைவேற்றப்பட்டதும், முதலீட்டின் மீதுள்ள வட்டிக் கணக்கிடும் முறையை மாற்றியமைத்ததும் இந்த இழப்பு அதிகரிப்புக்கு முக்கிய காரணம் ஆகும். இதனால் ரூ. 32 லட்சம் அதிக செலவு ஏற்பட்டது. அதிகரித்த வருவாய் காரணமாக கூடுதல் செலவு ஓரளவு சரிக்கட்டப்படுகிறது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்துமலம் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 7,017 ஆகும் (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6,751 ஆக இருந்தது).

கன்னியாகுமரி கிளையைப் பொறுத்தவரையில், முந்திய ஆண்டில் ரூ. 4.44 லட்சம் ஆதாயம் ஏற்பட்டிருக்க இந்த ஆண்டில் ரூ. 2.44 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. இந்த ஆண்டில் திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்துமலம் கிடைத்த வருவாய் ரூ. 7,228 ஆகும். (முந்திய ஆண்டில் வருவாய் ரூ. 6,958 ஆக இருந்தது) உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் நிறைவேற்றப்பட்டதினாலும், குறைந்த ஆதாயம் கிட்டியுள்ளது.

14. 1970-71-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் ரூ. 83.22 லட்சம் இழப்புப் பற்றிய பிரிவுவாரி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(ரூபாய்
லட்சத்தில்).

(1) சென்னைக் கிளையும் நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணியும்.	(—)	75.23
(2) அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி குரோம் பேட்டை.	(+)	0.13
(3) கன்னியாகுமரி கிளை	(—)	10.17
(4) இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+)	2.05
	(—)	83.22

சென்னைக் கிளையிலும், நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணியிலும் முந்திய ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுக் காண்கையில் இந்த ஆண்டின் இழப்பு அதிகரித்துள்ளது. பின் வருமாறு செலவுகள் அதிகரித்துள்ளதே அதற்குக் காரணம் (1) உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் முழு அளவில் நிறைவேற்றப்பட்டது. (2) 1-4-1970 முதல் பிரத்தியேக சுட்டுப்படி ரூ. 10 எல்லா ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டது. (3) வெளியூர்ப் பணிகளில் ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 10 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்த்தப்பட்டது. (4) பெட்ரோல் விலை உயர்ந்தது. (5) திருத்தப்பட்ட சம்பள விகிதங்களை அமுலாக்கியதன் விளைவாக ஊதியங்களில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு. இவையெல்லாம் சேர்த்து ரூ. 47.27 லட்சம் அதிக செலவு ஏற்படுத்தியது.

1971 சூலை 21]

கன்னியாகுமரி கிளையில் ரூ. 10.17 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் உயர் அதிகாரக்குழு பரிவுரைகள் முழு அளவில் நிறைவேற்றப்பட்டதும், பிரத்தியேக ஈட்டுப்படி ரூ. 10 எல்லா ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டதும் திருத்தப்பட்ட சம்பள விகிதங்களை அமுலாக்கியதன் விளைவாக ஊதியங்களில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பும் ஆகும்.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்

15. **தேய்மான சேம நிதி.**—பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்டத் தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1970-71-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1970 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	8,07.39
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகைகள்	2,06.50
மொத்தம் ..	10,13.89
1970-71-ம் இந்திந்தியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை.	1,09.00
1971 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	9,04.89

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படுகின்றது. அரசு ஈட்டுப் பத்திரங்களில் ஏற்கனவே ரூபாய் 38.50 லட்சம் முதலீடு செய்யப் பட்டுள்ளது.

16. **பயணிகள் வசதி நிதி.**—தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்து போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள்வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனி பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவிகிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படவேண்டும் என்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவிகிதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

[1971 சூலை 21]

1971 ஏப்ரல் 1-ல் உள்ளவாறு நிதி இருப்பு கீழே காட்டியுள்ள விவர அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருந்த இருப்பு ..	3·27
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புகள் மீது வட்டி).	0·23

மொத்தம் .. 3·50

1970-71-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது). 3·50

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதி களை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச் சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயணிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்து வந்துள்ளன.

17. வளர்ச்சி நிதி.—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965 மார்ச் 31-ம் நாள் வரையில் இத்துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33-1/3 சதவீதம் நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்பு குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு:—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1970-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு.	29·72
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புக்கள் மீது வட்டி).	2·08

மொத்தம் .. 31·80

1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு எதிர்பார்ப்பது. 31·80

1971 சூலை 21]

18. வீட்டு வசதி நிதி.—தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63-ல் நிறுவியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகைசெய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டுவசதிக்கான அதன் வேலைத்திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. 1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியில் இருக்கக் கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	ரூபாய் எட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு ..	11.38
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை (நிதி இருப்புக்கள் மீது வட்டி).	0.80
மொத்தம் ..	12.18
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை ..	..
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	12.18

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்க்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர் கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டது. கோயம்புத்தூர், தஞ்சை, மதுரை போன்ற முக்கியமான வெளியூர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், குரோம்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் வீடு கட்டும் வேலை துவங்கப்பட்டது. தண்டையார்பேட்டையில் வேலை துவங்க இருக்கிறது.

19* விபத்து சேம நிதி.—முதன் முதலாக இந்நிதி 1951 நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகள் செல்கையில் எதிர் பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்நிதியின் நோக்கமாகும்.

ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூ. 2,000 என்ற சீரான விதத்தில் அல்லது மேற்படி நிதியில் ரூ. 2 லட்சம் எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான வகையில் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளை ஈட்டுறுதி செய்வது தொடர்பான விதிகளை 1965-ல் இந்திய அரசு திருத்தியது. இவ்விதிகளின்படி,

[1971 சூலை 21]

ஆண்டொன்றுக்கு வண்டி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்பட வேண்டும். இதன்படி தற்போது இந்திதி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பழைய நிதியில் எஞ்சியிருந்த இருப்பு புதிதாக அமைக்கப்பட்ட நிதியில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத்தொகையைக் கீழ்க் காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

			(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	..	..	0.39
1970-71-ல் சேர்ந்த தொகை	..	..	1.98
(வருவாயிலிருந்து கொடுக்கப்பட்ட தொகையும் நிதி இருப்புக்களில் கிடைத்த வட்டியும்.)			
	மொத்தம்	..	2.37
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை	..		1.98
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது)			0.39

20. துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.— இந்நிதியை ஏற்படுத்த அரசு 1960 ஜூன் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. ஊழியர் எவரேனும் அல்லது அவரைச் சார்ந்திருப்போர் எவரேனும் இறக்க நேரிடின் அவரது சமச் சடங்குகளுக்காகவும், பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியரது உடனடியான செலவுக்கும், போக்குவரத்து துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களுடைய குடும்பத்தினருக்கு தொகை கொடுக்கவும் இந்நிதி பயன்படுத்தப்படுகிறது. தொடக்கத்தில் இந்நிதிக்கு ரூபாய் 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசு தொடக்கத்தில் அனுமதித்த ரூபாய் 1,000 அளவிற்கு இந்நிதியின் இருப்புத் தொகை இருக்குமாறு செய்ய ஆண்டுதோறும் தொகை சேர்க்கப்படுகிறது.

1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்காணும் விவர அறிக்கையில் காணலாம் :—

			(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1970 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு	..	..	0.01
1970-71-ல் சேர்மானங்கள்	..	..	0.04
	மொத்தம்	..	0.05
1970-71-ல் இதிலிருந்து எடுக்கும் தொகை	..		0.04
1971 ஏப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).			0.01

1971 சூலை 21]

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்

21. ஒரு போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் திறன், போக்குவரத்துப் பணிக்கென வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் பொறுத்ததாகும். துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் இவைபற்றிக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்பட சராசரியாக வழங்கிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்படும் திறன்.	சாலையில் ஓட்டப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்குச் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ளவற்றின் சதவீதம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			சதவீதம்		சதவீதம்
1969-70	1,961	1,784	91	1,691	86
1970-71	2,019	1,878	93	1,764	87

(எதிர்பார்ப்பது).

22. இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளிவிவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	1969-70.	1970-71.
(1) ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,946	1,978
(2) நெருக்கியவை	29	150
(3) மாற்றியமைக்கப்பட்டவை	192	205
(4) ஆண்டு முடிவில் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	1,975	2,125
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).
(5) பயணம் செய்த மைல்கள்	1,578.35 (லட்சம்).	1,720.15 (லட்சம்).
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).
(6) சராசரி நான் வசூல் ரூ. 4.09 (லட்சம்).		ரூ. 4.40 (லட்சம்).
		(எதிர்பார்க்கப் படுவது).

[1971 சூலை 21]

23. (1) சென்னை மாநகரப் பணியில் கீழ்காணும் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன—

(i) 58-D உயர்நீதி மன்றம்—திருக்கண்டலம்.

(ii) 23-C அடையாறு—தாக்கர் சத்திரம்.

(iii) 21-K பாரிமுனை—பட்டினப்பாக்கம்.

1 பேருந்து.

4 பேருந்துகள்

3 பேருந்துகள்
(ஒரு தொடர்
பேருந்து
உட்பட).

(2) கீழே கூறப்பட்டுள்ள வழித்தடங்களில் எண்ணிக்கை பெருக்கப்பட்டது—

(i) வழித்தடம் எண் 6 .. எம்.யூ.சி.—சங்க சாவடி.

1 நிற்பார்

பேருந்து
அதிகரிக்கப்
பட்டது.

(ii) வழித்தடம் எண் 6-சி .. ஷே

1 நிற்பார்

பேருந்து
அதிகரிக்கப்
பட்டது.

(iii) வழித்தடம் எண் 37-B .. பெரம்பூர்—வட பழனி.

ஷே

(iv) வழித்தடம் எண் 37-C .. இ.பெ.தொ.—வட பழனி.

ஷே

(v) வழித்தடம் எண் 18-B .. பாரிமுனை—கோட்டூர்

2 பேருந்துகள்
அதிகரிக்கப்
பட்டன.

(vi) வழித்தடம் எண் 29-A .. பெரம்பூர்—திருவல்லிக்கேணி

1 பேருந்து
அதிகரிக்கப்
பட்டது.

(3) கீழ்காணும் வழித்தடங்கள் நீட்டிக்கப்பட்டன—

(i) வழித்தடம் எண் 15-A .. அம்பத்தூர் தொழில்பேட்டை—நாங்கம்பாக்கம் ரயில் நிலையம்.

அம்பத்தூர்

வரை
நீட்டிக்கப்பட்டு,
நாள்
முழுவதும்
செயல்படும்
பணியாக
மாற்றப் பட்
தது.

(ii) வழித்தடம் எண் 58-B .. தங்கசாலை—காரணோடை.

திருக்கண்டலம்
வரை நீட்டிக்
கப்பட்டது.

(iii) வழித்தடம் எண் 48 .. தங்கசாலை—இ.பெ.தொ.

வில்லிவாக்
கம் வரை
நீட்டிக்கப்
பட்டது.

(iv) வழித்தடம் எண் 111 .. சென்னை—நம்பாக்கம்.

1 பேருந்து
வெள்ளாத்
துக்கோட்டை
வரை நீட்டிக்
கப்பட்டது

1971 சூலை 21]

- (v) வழித்தடம் எண் 112 .. சென்னை—சத் தேர்வை
தியவேடு. வழியாக
தமிழ்
நாடு
எல்லாவரை
செலுத்தப்
படுகிறது.
- (vi) வழித்தடம் எண் 26 .. இ.பெ.தொ.— 1 பேருந்து
பாரிமுனை. அதிகரிக்கப்
பட்டு
இராயபுரம்
மாதா
கோவில்
வரை
நீட்டிக்கப்
பட்டது.

(ஃ) பொதுமக்களின் வசதிக்காக கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில்
மாடிப் பேருந்து, தொடர் பேருந்துகள் விடப்பட்டன—

- (i) வழித்தடம் எண் 18 .. பாரிமுனை—கிண்டி ஒரு புதிய
தொழிற்பேட்டை. மாடிப்
பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (ii) வழித்தடம் எண் 11-A பாரிமுனை—தியாக ஒரு தொடர்
ராயநகர். பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (iii) வழித்தடம் எண் 61 பிராட்வே—ஆவடி ஒரு தொடர்
விமானத்தளம் பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (iv) வழித்தடம் எண் 21-K. பாரிமுனை— ஒரு தொடர்
பட்டினப்பாக்கம் பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (v) வழித்தடம் எண் 15 பாரிமுனை— ஒரு தொடர்
அண்ணாநகர். பேருந்து
விடப்பட்டது.
- (vi) வழித்தடம் எண் 71 பிராட்வே— ஒரு தொடர்
ஆம்பத்தூர் பேருந்து
தொழிற்பேட்டை விடப்பட்டது.

(5) கீழ்க்காணும் வழித்தடங்களில் மகளிர்களுக்கு மட்டும் தனிப்
பேருந்துகள் விடப்பட்டன :—

- (i) வழித்தடம் எண் 12-E—அசோகநகர்—பட்டினப்பாக்கம்.
- (ii) வழித்தடம் எண் 17-D—அசோகநகர்—சீதக்காதிநகர்.
- (iii) வழித்தடம் எண் 25—திருவல்லிக்கேணி—வடபழனி.
- (iv) வழித்தடம் எண் 12—விவேகானந்தர் இல்லம்—தியாகராயா
நகர்.
- (v) வழித்தடம் எண் 29—பெரம்பூர்—கலைக்கல்லூரி.
- (vi) வழித்தடம் எண் 24—அண்ணாநகர்—விவேகானந்தா
இல்லம்
- (vii) வழித்தடம் எண் 5-B—மயிலை—தியாகராயநகர்.

[1971 சூலை 21]

- (viii) வழித்தடம் எண் 28-C—சங்கச்சாவடி—கலைக்கல்லூரி.
 (ix) வழித்தடம் எண் 43—இ. பெ. தொ.—பட்டினப்பாக்கம்,
 (x) வழித்தடம் எண் 29-B—தியாகராயநகர்—பெரம்பூர்.
 (xi) வழித்தடம் எண் 48—தங்கசாலை—வில்லிவாக்கம்.
 (xii) வழித்தடம் எண் 37—தங்கசாலை—வடபழனி.

(6) பேருந்துப் பணிகள் செலுத்துவதில் சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிக்குமுகமாக கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகள் இந்த வருடத்தில் எடுக்கப்பட்டன.—

(i) வழித்தடம் 38-G (பாரிமுனை-சத்தியமூர்த்தி நகர்) ரத்து செய்யப்பட்டது.

(ii) ஏழு நகர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை குறைக்கப்பட்டது.

(iii) இருபத்தெட்டு மாவட்ட வழித்தடங்களில் இருந்து பேருந்துகள் எடுத்து மாநகரில் விடப்பட்டன.

(iv) பன்னிரண்டு வழித்தடங்களில் ஓடும் புறநகர் பேருந்துகள் ஓய்வு நேரத்தில் மாநகரத்தில் தனிப்பேருந்துகளாக விடப்பட்டன.

(7) திருவிழாக்கள், கலைநிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள், சந்தைகள் தொடர்பாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சரிசெய்யத் தனிப்பேருந்துகள் விடப்பட்டன. நெரிசல் மிகுந்த போக்குவரத்து அதிகமுள்ள பேருந்து நிறுத்துமிடங்களில் போக்குவரத்துப் பயணச்சீட்டுகள் வழங்க நிலைப் பயணித் துணைவர்கள் நியமிக்கப்பட்டு போக்குவரத்து முறைப்படுத்தப்படுகிறது.

(8) இத்துறையினால் ஓட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்களுக்கைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு, செப்டம்பர் திங்கள், 15-ம் நாள் முதல் “விருப்பம் போல் பயணம் செய்வதற்கான” பயணச்சீட்டுகளை பயணிகளுக்கு வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப் பயணச் சீட்டுகள் அனைத்தும் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச்சீட்டுகள், விடுமுறை நாட்களிலும் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப் பயணச்சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்கு முரிய மதிப்பு ரூபாய் 1.50 என்று அமலா செய்யப்பட்டுள்ளது.

24. கீழ்க்கண்ட மாவட்ட விரைவு பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன :—

(1) வழித்தடம் எண் 224—திருவண்ணாமலை—திருப்பதி 1 பேருந்து.

(2) வழித்தடம் எண் 365-A—திண்டுக்கல்—கீழ்அணை 1 பேருந்து.

1971 சூலை 21]

(3) வழித்தடம் எண் 365—திண்டுக்கல்—குமரி 1 பேருந்து.

(4) வழித்தடம் எண் 599—தஞ்சாவூர்—பழனி 1 பேருந்து.

தற்போது 153 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் (10 மாடிப் பேருந்துகள் உட்பட) 59 நீள்தொலை வழித் தடங்களில் இயக்கப்படுகின்றன. லேலண்டு காடெட் அடிச்சட்டத்தில் சாதாரண காடெட் 370 என்ஜனை பயன்படுத்தி தமிழ்நாடு அரசுப்போக்குவரத்தினால் கட்டப்பட்ட மாடிப்பேருந்து 1969-70-ம் ஆண்டில், சென்னை—திருச்சி டிரங்க் வழித்தடத்தில் விடப்பட்டது. பேருந்து செயல்படுவதைக் கண்காணித்த பிறகு இந்த வழித்தடத்தில் மேலும் சில பேருந்துகளும் திண்டுக்கல் வழியாக சென்னை-மதுரை வழித்தடத்திலும் இத்தகைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவையளில் திருச்சி செல்லும் 6 பேருந்துகளும், 12 ஒற்றைப் பயணத் தடவையளில் மதுரை செல்லும் 4 பேருந்துகளும் 10 பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இப் பேருந்துகளில் கீழ்ப்பகுதியில் 48 இருக்கைகளும், மாடியில் 24 இருக்கைகளும் உள்ளன. மாடியின் உயரம் பயணிகள் காரில் உள்ள உயரத்துக்கு சரியானதாகும்.

25. இத்துறையின் திறனை அதிகப்படுத்துவதற்காக கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(1) பயணிகள் அதிகமாகச் செல்லக்கூடிய வகையில் நிற் போர் பேருந்துகள் இத்துறையினால் விடப்பட்டன. நிற்கும் பயணிகளுக்கு வரிகுறைவாகையால் இத்துறைக்கு மோட்டார் வாகன வரிப்பணம் மிச்சப்படுகிறது.

(2) பழுதடைந்த பேருந்துகளை உடனடியாகக் கவனிப்பதற்காகக் கம்பியில்லாத் தந்தி சாதனங்கள் பேருந்திய ஒன்பது நடமாடும் (பழுதடைந்த பேருந்தை சீர்படுத்தும்) படைகளை இத்துறை ஏற்படுத்த இருக்கிறது. இவை மத்திய கட்டுப்பாடு நிலையம் ஒன்றுடன் தொடர்பு கொண்டு பழுதடைந்த பேருந்துகளை உடனடியாகச் சீர்படுத்துவதற்காக நகர் முழுவதும் சுற்றிக்கொண்டிருக்கும். இந்த ஏற்பாட்டினால் பழுதடைந்த பேருந்துகள் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுமாலை பேருந்துகள் ஓடும் தடவைகள் குறையாமலும் வருமானம் குறையாமலும் இருக்க உதவுகிறது.

(3) இத்துறையின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் பண்டங்களை உபயோகிப்பது அதிகமாகவுள்ளது. பண்டங்கள் வாங்குவதிலும், அதை உபயோகிப்பதிலும் அதைப்பற்றி கணக்கு வைப்பதிலும் அதிகக்கட்டுப்பாடு ஏற்படுத்த வல்லுநர் பரிசீலனை தேவை என்று கருதப்பட்டது. இவ்வேலை “இப்கான்” (IBCON) கம்பெனியிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அவர்கள் சமர்ப்பித்த அறிக்கை பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1971 சூலை 21]

(4) பொறிகளையும் அதைச்சார்ந்த பொருள்களையும் சீர்படுத்துவதற்காக திருச்சியில் இத்துறை ஒரு பிரிவு ஏற்படுத்த திட்டமிட்டுள்ளது. குரோம்பேட்டை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள பிரிவுகளை விரிவு படுத்தவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இந்த ஏற்பாடு வண்டியின் பழுதுபட்ட பெரிய பொருள்களை மாற்ற உதவுகிறது. பேருந்துகள் நீண்டகாலம் பட்டறையில் தங்கி இருப்பதையும் தவிர்க்க உதவுகிறது. இதனால் போக்குவரத்து இயக்கத்தில் முன்னேற்றம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பணிக்களரிகள்.

26. குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோவிலிலும் உள்ள பணிக்களரிகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

ஆண்டு.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை		தனியார் நிறுவனம்	
	புதுப்பிக்கப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	முழுநிறைவு பெற்ற பணிகளின் எண்ணிக்கை.	புதுப்பிக்கப்பட்ட பணிகளின் எண்ணிக்கை.	முழுநிறைவு பெற்ற பணிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1969-70	..	332	..	332
1970-71	..	392	..	392

பணிக்களரிகளின் எஞ்சிய திறன், பிற துறைகட்கு வேண்டிய வற்றைச் செய்யப் பயன்பட்டது.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

27. சென்னை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள் மூன்று முறைமாற்றுகளில் செயல்படுகின்றன. டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

ஆண்டு.		புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.	
(1)	(2)	(3)	(4)
1969-70		23,178	
1970-71		25,487	

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதால், ட்யூபுகளும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

1971 சூலை 21]

பணியாளர்.

28. இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	சென்னைப் பிரிவு.	கன்னியா குமரிப் பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
(அ) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர்.	533	52	385
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நிங்கலான பிற பணி யாளர்.	5,640	1,021	6,661
மொத்தம் ..	5,973	1,073	7,046
(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—			
(1) மேற்பார்வை பணியாளர்.	606	85	691
(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் நிங்கலான பிறபணி யாளர்.	7,560	1,462	9,022
மொத்தம் ..	8,166	1,547	9,713

பணியாளர் நலன்.

29. கடந்த ஆண்டுக்கோப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. தொழிலாளர்—ஆசிரியர்கள் 9 பேருக்கும் பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்கள் 534 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால் அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப்படுகின்றது.

பயிற்சி.

30. (1) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம், இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்பட்டது. இச்சட்டத்தின் கீழ் இந்த ஆண்டு பயிற்சி பெறவோரின் எண்ணிக்கை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ் பயிற்சி பெறும் காலம் 2 ஆண்டுகளாகும்.

[1971 சூலை 21]

பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை

தொழில்.	சென்னைக் கிளை.	அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி.	கன்னியாகுமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	19	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர் ..	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திரப் பணியாளர் ..	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர் ..	..	..	1	1
	105	22	23	150

வேலை பழகுவோருக்குக் கிழக்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது :-

(1)	சென்னைக் கிளை.	அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில்.	கன்னியாகுமரிக்கிளையில்.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூபாய்)		
(1) பயிற்சியின் முதல் ஆண்டின்போது.	70	60	60
(2) பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின்போது.	80	70	70

பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழில் பிரிவில், குறிப்பாக யந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற் பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத்துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(2) இந்திய அரசின் பயிற்சித் திட்டத்தின்கீழ், பொறியியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சியளிக்கும் பணித்திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(3) துறையைச் சேர்ந்த பணிக்களரியில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப்படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை நகரப் பணிமனைகளில் 40 பேருக்கும், அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 24 பேருக்கும் கன்னியாகுமரிக் கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சியளித்து வருகிறது.

1971 ஜூலை 21]

(4) இத்துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் ஆன்மக்களுக்கும் சார்ந்து வாழ்வோர்க்கும் employees) பயிற்சியளிக்கும் பணித் திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது. ஓராண்டு காலப் பயிற்சியின் போது முதல் ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூபாய் 1 வீதமும் அடுத்த ஆறு மாத காலத்திற்கு ரூபாய் 1.50 வீதமும் பயிற்சியாளர்களுக்கு நாள்படி வழங்கப்படுகிறது. பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்த பின்னர் அவர்கள் இத்துறையில் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்ளப்படுகிறார்கள்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்.

31. (1) ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைகளுக்கும் அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக் களரிக்கும் கன்னியாகுமரிப் பிரிவிந்தும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்குப் பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இத் துறையுடன் குடும்ப நலத் திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) அபராத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கும் தீயினாலும் வெள்ளத்தினாலும் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கும் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்டது.

(3) முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூபாய் 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு தூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

(4) 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் நியாய விலைக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. பங்கீட்டுப் பொருள்களனைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்கு கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. தற்போது நியாய விலைக் கடையில் 2,767 உறுப்பினர்கள் சேர்ந்துள்ளனர். அரிசி வழங்குவதை, மாத உதியம் ரூபாய் 300-க்குக் குறைவாகப் பெறுவோருக்கு மட்டுமே என்று வரையறுக்குமாறு அரசு உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரிசி வழங்கும் திட்டம் 2,487 பணியாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கிறது.

பொது மக்கள் தொடர்புப் பணிகள்.

32. (1) இத்துறை பொது மக்களிடம் நல்ல தொடர்பு வைத்துள்ளது. பொது மக்களிடம் இருந்து வரும் புகார்களும், குறைகளும், உடனடியாக கவனிக்கப்பட்டு நிவர்த்திக்கப்படுகின்றன.

[1971 ஜூலை 21]

(2) இழப்புப் பொருள் பிரிவிற்குப் பயணிகளின் 1,088 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 294 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(3) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புக்களை மக்களுக்கு அறிவிக்க 59 செய்திக் குறிப்புகள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(4) பயணம் செய்வோரின் நன்மைக்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டில் உள்ள மேற்புரச் சட்டங்களில் முக்கிய குறிப்புகள் எழுதப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த குறிப்புகள் தொலைப்பேசி அட்டவணைப் புத்தகத்திலும் பிரசுரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(5) பயணம் செய்வோரிடம் நல்லுறவை வைத்துக் கொள்வதற்காகவும் இத்துறையைப் பற்றிய முன்னேற்றத்தை தெரியப்படுத்துவதற்காகவும் இத்துறை அதிகாரிகளும் தொழிலாளர்களும் அனைத்திந்திய வானொலி நிகழ்ச்சிகளிலும், தனியார்த் துறையும், சங்கங்களும் நடத்துகின்ற பொது நிகழ்ச்சிகளிலும் கலந்து கொண்டனர்.

(6) ஏற்பு பெற்ற அரசு மருத்துவ மனைகளில் சிகிச்சை பெற பேருந்தில் இலவசப் பயணம் செய்ய குருடர்களுக்கும், உடல் ஊனம் உடையவர்களுக்கும் இத்துறை பேருந்து சீட்டுகள் அளித்து வருகிறது.

(7) பேருந்தில் பணி செய்யும் பணியாளர் பயணிகள் இழந்த பொருள்களை நல்லென்னத்துடன் கொண்டுவந்து தருவதற்காக இத்துறையில் “நன்னடத்தை பரிசளிப்பு திட்டம்” ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. நன்னடத்தை உள்ள நடத்துநர்களுக்கு பண பரிசளிப்பை சிறு சேமிப்பு பத்திரமாக பொது நிகழ்ச்சிகளில் தரப்படுகிறது.

(8) ஒப்பற்ற சிறமையுள்ள அல்லது ஒப்பற்ற தொண்டு செய்த தொழிலாளர்களுக்கு தனிச் சிறப்பு பரிசுகள் வழங்கப் படுகின்றன.

(9) சுற்றுலா பயணம் செய்வோரை ஊக்குவிப்பதற்காகவும், சென்னை நகரத்தில் முக்கியமான புகழ் பெற்ற இடங்களைச் சுற்றிப் பார்ப்பதற்காகவும் இத்துறையினரால் குறைந்த கட்டணத்தில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன.

(10) இத்துறையைச் சேர்ந்த குரோம்பேட்டை பணிக் களரியில் எதிர்பாராத இடர் நேராவண்ணம் முன்னெச்சரிக்கை யுடன் மிக நல்ல முறையில் தொழில் நடந்து வருகிறது. இந்த பணிக்களரி கடந்த 6 வருடகாலமாக மத்திய அரசால் தரப்படும் “நாடு முழுமைக்குரிய பாதுகாப்பு பரிசளிப்பை” தொடர்ந்து பெற்று வருகிறது. மேலும் இந்த பணிக்களரி உறுப்பு ஊனமுள்ளவர்களை அதிகமாக வேலைக்கு நியமித்து உள்ளதற்காகவும் பரிசுகளைப் பெற்றிருக்கிறது.

1971 ஜூலை 21]

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

33. 1955-ம் ஆண்டு, ஆகஸ்டு திங்கள், 15-ம் நாள் முதல் செயல்படும் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம், அதன் நடவடிக்கைகளை படிப்படியாக விரிவுபடுத்திக் கொண்டது. தற்போது இந்த நிறுவனத்தினால் அரசின் பல்வேறு துறைகளுக்குச் சொந்தமான 2,000 வண்டிகளுக்கு மேல் பேணப்பட்டு வருகின்றன. மூன்று கட்டங்களில் இந்த நிறுவனத்தின் முழு அமைப்பு சீர்படுத்தப்பட இருக்கிறது. கட்டுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல், கருவிகளையும், சாதனங்களையும், வழங்குதல் மத்திய கொள்முதல் சேமிப்புப் பிரிவை ஏற்படுத்துதல் ஆகியவைகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்குவது குறித்த முதல் கட்டம் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை, மத்தியப் பணிக் களரிக்காக புதிய கட்டிடங்களைக் கட்டுதல், சேலத்திலும், மதுரையிலும், தஞ்சாவூரிலும் உள்ள பணிக்களரி கட்டிடங்களை விரிவுபடுத்துதல் ஆகியவை இரண்டாம் கட்டத்தில் அடங்கும். இவ்வேலை 1971-72 ஆண்டிற்குள் முடிவடையும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரிப்பிலும் புதிய பணிக் களரிகள் திறப்பது குறித்த மூன்றாவது கட்டம் 1972-73 ஆண்டில் செயல்படுத்த திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. வேலூர், கடலூர், திருச்சி, திருநெல்வேலி, காஞ்சிபுரம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய 6 இடங்களில் பணித்துறை நிலையங்கள் ஏற்படுத்த அரசு அனுமதி வழங்கி இருக்கிறது.

1968 டிசம்பர் திங்களில் கார் செப்பனிதும் பிரிவு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்களையும், தலைமைச் செயலகம், அரசு விருந்தினர் மாளிகை முதலியவற்றின் வண்டிகளையும் செப்பனிடுவதற்காகவே இது ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

விவர அறிக்கை

பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கைகளும்.

	இந்த ஆண்டு முடிவில் பேருந்துத் தொகுதிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.				இந்த ஆண்டில் சாலையில் செல்லும் வண்டிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1959-60		561	386			
1960-61		695	537			
1961-62		770	569			
1962-63		814	629			
1963-64		950	690			
1964-65		1,076	789			
1965-66		1,256	937			
1966-67		1,373	1,069			

[1971 ஜூலை 21]

விவர அறிக்கை I—தொடர்ச்சி.

				இந்த ஆண்டு இந்த ஆண்டில் முடிவில் பேருந்துத் சாலையில் செல் தொகுதிகளின் மொத்த களின் சராசரி எண்ணிக்கை.	
ஆண்டு.				இந்த ஆண்டு	இந்த ஆண்டில்
				(1)	(2)
				(3)	(4)
1967-68	..	..	..	1,731	1,259
1968-69	..	..	..	1,946	1,599
1969-70	..	..	..	1,975	1,691
1970-71	(எதிர்பார்க்கப்படுகிறது)			2,125	1,764

விவர அறிக்கை II.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட, அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

				மாற்றிய அமையுள்ள பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.	
ஆண்டு.				அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.	அதிகரிக்கப்பட்ட பேருந்துத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
				(1)	(2)
				(3)	(4)
1959-60	..	..	..	114	10
1960-61	..	..	..	35	134
1961-62	..	..	..	11	75
1962-63	..	..	..	130	44
1963-64	..	..	..	43	136
1964-65	..	..	..	137	126
1965-66	..	..	..	113	180
1966-67	..	..	..	105	117
1967-68	..	..	..	151	358
1968-69	..	..	..	101	215
1969-70	..	..	..	192	29
1970-71	(எதிர்பார்க்கப்பட்டது) ..			205	150

விவர அறிக்கை II1.

1959-60-லிருந்து 1970-71 வரையிலான ஆண்டுகளில் வரவு, செலவு, நிகர வருவாய், லாபம் இவற்றின் விவரங்கள்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி.	நிகர லாபம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூபாய் ஸ்சத்தில்.)				
1959-60	2,66.53	2,01.70	64.83	37.73	27.10
1960-61	3,16.27	2,39.67	76.60	61.37	15.23
1961-62	3,91.65	2,97.21	94.44	75.81	18.63
1962-63	4,68.96	3,78.72	90.24	77.82	12.42
1963-64	5,50.83	4,87.10	63.73	91.82	(-)28.09
1964-65	6,75.82	5,89.43	86.39	1,04.63	(-)18.24
1965-66	8,39.27	7,40.67	98.60	1,12.99	(-)14.39
1966-67	9,68.15	8,96.55	71.60	1,32.60	(-)61.00
1967-68	12,23.81	10,87.99	1,35.82	1,59.07	(-)23.25
1968-69	16,48.32	14,88.81	1,59.51	1,88.89	(-)29.38
1969-70	17,95.11	16,43.09	1,52.02	1,96.52	(-)44.50
1970-71 (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது)	19,12.57	17,83.29	1,23.28	2,06.50	(-)83.22

[1971 ஜூலை 21]

விவர அறிக்கை IV.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து—நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்களைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.

பகுதி I.

செலவு விவரங்கள்.

1969-70. 1970-71
(கணக்குகள்). (ஏதிர்பார்க்கப்படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

I-A. நேர்முகக் கட்டணங்கள் —

1. போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணி யாளர்களுக்கு ஊதியம்.	3,90.62	4,38.86
2. எரிபொருள்	3,45.23	3,54.31
3. டயர்களும், பூப்புகளும் (காற்றுக் குழாய்களும்)-	93.27	1,00.61
4. சில்லரை பாகங்களும், அணுகு சாதனங் களும்.	2,03.42	2,32.00
5. பழுது பார்த்தலும், பணி செல்தலும்.		
6. மோட்டார் வண்டிகளுக்கான வரி களும், மேற்கட்டணங்களும்.	2,70.39	2,86.28
7. அலுவலர், நிர்வாகம் இவற்றிற்கான சம்பளம்.	34.34	41.15
8. வாடகை, கட்டணம், வரி, துணி வகை, மற்றும் ஏனைய சில்லரைச் செலவு கள்.	42.47	47.89
9. அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	70.86	93.80
10 ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு நேர் முகக் கட்டணங்கள்.	42.46	38.58
மொத்தம்—நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	14,93.06	16,33.48

ரூ. காசு.

ரூ. காசு.

B. ஒரு மைலுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள் —

1. சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உட்பட).	1 41	1 43
2. கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	1 31	1 29

1971 ஜூலை 21]

செலவு விவரங்கள்.

1969-70
(கணக்குகள்).1970-71
(எதிர்
பார்க்கப்
படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

II-A. மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

1. விடுப்பும், ஓய்வூதியமும்	30.52	31.50
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	1.45	1.50
3. முதலீட்டில் வட்டி	1,04.23	1,10.30
4. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்	10.57	7.80
4. ராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்	3.26	4.71

மொத்தம்—மறைமுகக் கட்டணங்கள்

1,50.03

1,55.81

B. ஒரு மைலுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்—

1. சென்னைப் பிரிவு (மாநகர், புறநகர், மாவட்டம், கடுவிசை உட்பட).	0.15	0.15
2. கன்னியாகுமரிப் பிரிவு	0.07	0.06

ரூ. காசு

ரூ. காசு

பகுதி II.

செலவு விவரங்கள்.

1969-70
(கணக்குகள்).1970-71
(எதிர்
பார்க்கப்
படுகிறது).

(1)

(2)

(3)

(ரூபாய் லட்சத்தில்.)

1. போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	13,79.74	15,01.10
2. அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி களுக்கு நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	1,13.32	1,32.38
3. மொத்தம்—நிறுவனங்களுக்கான நேர்முகக் கட்டணங்கள்.	14,93.06	16,33.48
4. போக்குவரத்துப் பணிக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,36.20	1,43.30
4. அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி, ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி களுக்கு மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	13.83	12.51
6. மொத்தம்—நிறுவனங்களின் மேல் மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	1,50.03	1,55.81
7. மொத்தம்—தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறைக்கு நேர்முக, மறைமுகக் கட்டணங்கள்.	16,43.09	17,89.29

[1971 ஜூலை 21]

பகுதி III.

பங்குத் தொகை.

	1969-70.	1970-71 (எதிர்பார்க்கப் படுகிறது).	1 ஏப்ரல் 1971 (அன்றுள்ள படி).
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் லட்சத்திலே.)		
1. தேய்மான சேமநிதி	1,96.52	2,06.50	9,04.89
2. வளர்ச்சி நிதி	..	..	31.80
3. பயணிகள் வசதிக்கான நிதி	..	..	3.50
4. வீட்டு வசதி நிதி	..	..	12.18
	1,96.52	2,06.50	9,52.37

விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.

அன்றுள்ளபடி	மொத்தம்.	ஒவ்வோ ராண்டும் கூடுதல்.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் லட்சத்திலே.)	
1-4-1959	3,01.84	25.66
1-4-1960	3,68.08	66.24
1-4-1961	4,33.66	65.58
1-4-1962	4,96.05	62.39
1-4-1963	5,11.06	15.01
1-4-1964	6,88.54	1,77.48
1-4-1965	8,48.86	1,60.32
1-4-1966	10,02.02	1,53.16
1-4-1967	12,03.17	2,01.15
1-4-1968	14,20.51	2,17.34
1-4-1969	16,67.16	2,46.65
1-4-1970	18,13.88	1,46.72
1-4-1971 (தற்காலிகமானது)	20,05.73	1,91.85

1971 சூலை 21]

விவர அறிக்கை VI.

குரோம்பேட்டையில் உள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் மத்தியப் பணிக் களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை:—

கால அளவு.

கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1958-59 66	
1959-60 83	
1960-61 97	
1961-62 127 (20 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 3 லாரிகள் உட்பட).	
1962-63 122 (28 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).	
1963-64 181 (37 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 7 லாரிகள் உட்பட).	
1964-65 292 (42 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், 4 லாரிகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 60 பேருந்துகள், ஏனைய 15 பணிகள் உட்பட).	
1965-66 324 (23 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 61 பணிகள் உட்பட).	
1966-67 342 (15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் மத்திய பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 151 பணிகள் உட்பட).	
1967-68 432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 133 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 2 லாரிகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காகக் கட்டப்பட்ட 2 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக நான்கு பணிகள், உலகத் தொழிற் சந்தைக் காகக் கட்டப்பட்ட 3 சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் உட்பட).	
1968-69 328 (209 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 71 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 3 லாரிகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 45 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	
1969-70 279 (158 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 15 மாடிப் பேருந்துகள், 7 கடுவிசைப் பேருந்துகள் போன்ற பேருந்துகள், 4 தொடர்பு பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 95 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	
1970-71 324 (202 மாநகர-வெளியூர்ப் பேருந்துகள், 2 மாடிப் பேருந்து, 1 கடுவிசைப் பேருந்து போன்ற பேருந்து, 3 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 62 நிற்கும் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டப்பட்ட 54 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).	

[1971 சூலை 21]

விவர அறிக்கை VII.

ராணித் தோட்டப் பணிக் களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை:—

கால அளவு.

கட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துக் கூடுகளின் எண்ணிக்கை.

(1)	(2)
1964-65 44	(4 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட).
1965-66 60	(21 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட; ஆனால், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 23 பணிகள் நீங்கலாக).
1966-67 72	(7 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கு ஆற்றிய 32 பணிகள் உட்பட).
1967-68 111	(12 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், அரசின் ஏனைய துறைகளுக்காகக் கட்டிய 12 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).
1968-69 83	(15 நனி சீர் வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 15 பணிகள் உட்பட).
1969-70 53	(6 உடுவிசைப் பேருந்துகள், 10 சாதாரணப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக ஆற்றிய 37 பணிகள் உட்பட).
1970-71 68	(22 உடுவிசைப் பேருந்துகள், 31 சாதாரணப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காக 15 பேருந்துக் கூடுகள் உட்பட).

இணைப்பு 3.

[522ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

1970-71-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை.

சமூக-பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் போக்குவரத்து மிக இன்றியமையாததாகும். சாலைப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டின் திறமை, முக்கியமாக, அது பொதுமக்களுக்கு ஆற்றும் தொண்டினை யொட்டி மதிப்பிடப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும் அது பொதுமக்களுக்கு ஆற்றும் பணியைப் பெருக்கவும் சீரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 1970-71-ல் பேருந்துப்போக்குவரத்து ஒரு சீராக வளர்ந்து வந்துள்ளதைக் கீழ்க்கண்ட விவர அறிக்கை தெளிவாகக் காட்டுகிறது :-

பேருந்துகள்:

கீழ்க்காணும் நாள் வரை.

தனியார்.

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை.

31-3-1969		5,661	1,979
31-3-1970		5,840	2,006
31-3-1971		6,013	2,179

1971 சூலை 21]

இணைப்பு 3—தொடர்ச்சி.

சரக்கு வண்டிகள்.

வாடகை ஸாரிகள்.	தனியார் ஸாரிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
12,004	3,182	9,019	1,445	32,290
12,593	2,863	10,161	1,840	35,303
13,475	2,969	11,124	2,216	37,976

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும், அவற்றின்கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத் துறையின் முக்கிய பணியாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1930.

(2) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக மூன்று போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களும், இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் உள்ளனர். மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். அவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவிபுரிகின்றனர். இவ்வலுவலர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்குச் செயலாளர்களுமாவர். சென்னை மாநகரில், காவல்துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்குக் காவல் துறை (போக்குவரத்து—உரிமம் வழங்கல்) துணைக் கமிஷனர் செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக அவர் பணியாற்றுகிறார். தமிழ் நாடு 1931-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், தமிழ் நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரி விதிப்பு) சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வரி வசூலிப்பை மனைப்பாக்குவதில் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துத் துறை உதவி ஆணையாளர் ஒருவர் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரிகிறார்.

[1971 சூலை 21]

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்

பேருந்து போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்க்காணும் வழி முறைகளில் எய்தப்படுகின்றது :-

(1) புதிய பேருந்து வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல்.

(2) பேருந்துகளின் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும்;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக இருக்கைகள் அதிகமுள்ள பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துதல்.

1970, மார்ச் 31-ம் நாள், 1971, மார்ச் 31-ம் நாள் ஆகிய நாட்கள் வரையுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :-

1970, மார்ச் 31-ம் நாள் வரை உள்ள பேருந்துகளின் 7,846 எண்ணிக்கை.

1971, மார்ச் 31-ம் நாள் வரை உள்ள பேருந்துகளின் 8,192 எண்ணிக்கை.

இம் மாநிலத்தில், பேருந்துகளுக்குப் புதிய அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவதில் தாராளமான கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்குமாறு எல்லா வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. பேருந்து அனுமதிச்சீட்டுகளைப் பொறுத்தமட்டில் (monopoly) எகபோக உரிமையைத் தடுக்கும் நோக்கத்தோடு, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் எத்தனை அனுமதிச் சீட்டுகளை வைத்திருக்கலாம் என்பதற்கு மேல் வரம்பு விதிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து .

நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்த பேருந்து வழித்தடங்களுக்குப் பொருந்தும் :-

(1) 75 மைல்களுக்கும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப்பணி, விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் ;

(2) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

1971 சூலை 21]

இக் கொள்கை படிப்படியாக 'நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும்போது (இரு மாநிலங்களுக் கிடையிலான வழித் தடங்கள் உட்பட) இந்த வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. இக் கொள்கை செல்வையாகவும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித் துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்து விரிவான ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் தனியாக வைக்கப்படும்.

சாக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்துவரும் வர்த்தகத்திற்கும், வாணிபத்திற்கும் ஏற்ப வாடகை லாரிகளுக்கும், தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன், முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில், அவற்றிற்குத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. 1970-71-ல் 988 சாக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன.

தென் மாநிலங்களில் சாக்கு வண்டிப் போக்குவரத்துத் தடையின்றி நடைபெற வகைசெய்யும் நோக்குடன், இம் மாநிலத்திலுள்ள லாரிகளுக்கு பொது மாநில அனுமதிச்சீட்டுகள் Composite permits வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச்சீட்டுகள் கோளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேலொப்பப்பட்டு வேண்டியதில்லை. அதுபோன்ற அனுமதிச்சீட்டுகள் வழங்கப்பட்ட வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 200 ஆகும். பொது மாநில அனுமதிச்சீட்டை 200-விருந்து 300-ஆக உயர்த்தும் செயற்குறிப்புக்கு தமிழ் நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம் கடும் எதிர்ப்பு தெரிவித்ததால் அது தள்ளி வைக்கப்பட்டுள்ளது. சாக்கு வண்டிகள் அதிக அளவுச் சாக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை தொடர்ந்து இருந்து வருவதால், 1970-ம் ஆண்டு சூலை திங்கள் 1-ஆம் நாளிலிருந்து சரக்கேற்றிய நிலையில் பேரளவு எடை 12,193 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோ கிராமாக அல்லது வண்டிகளின் பதிவு செய்யப்பட்ட எடை இவற்றில் எது குறைவாகவுள்ளதோ அந்த எடை அளவுக்கு உயர்த்தப் பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த வண்டிகள்

வாடகைக் கார்களுக்கும், சுற்றலா வாடகைக் கார்களுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப் படுகின்றன. சுற்றலாப் பயணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும்

[1971 சூலை 21]

பொருட்டு, புதிய அம்பாஸிடர் கார்களுக்கும், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட கார்களுக்கும் சுற்றுலா வாடகைக் கார் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1971-ம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் 31-ஆம் நாள் வரை, 8,188 வாடகைக் கார்களும், 760 சுற்றுலா வாடகைக் கார்களும், 243 தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளும் 32 சிறப்பு வசதிப் பேருந்துகளும் இயங்கிவந்தன. சென்ற ஆண்டில், இம் மாநிலத்தில் 7,651 வாடகைக் கார்களும், 509 சுற்றுலா வாடகைக் கார்களும், 370 தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளும், 26 சிறப்பு வசதிப் பேருந்துகளும் இயங்கி வந்தன.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கொள்கை, நிர்வாகம் குறித்த பொருள்கள்பற்றி அரசுக்கு ஆலோசனை கூற அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வதிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் பேருந்து போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளையும் உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட, “அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு” ஒன்று உள்ளது.

(2) மாவட்ட அளவில், மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொடர்பானவற்றில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசுக்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும், போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் கவனிப்பதற்காகத் “தமிழ்நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு” என்னும் உயர் அதிகாரக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்டத்தில், மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் ஒரு குழுவான மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு” ஒன்று உள்ளது. சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு என்ற தனிக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மற்ற பல சாலைப் பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு முகவர் அமைப்புகளின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு மாநகரச் சாலைகள் மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக் குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகர் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்றும் செயல்பட்டு வருகிறது.

வரி விதிப்பு.

பேருந்துகளின் வரி வீதங்கள் 1970 சூலைத் திங்கள் 1-ம் நாள் விரிந்து கீழ்க்கண்டவாறு உயர்த்தப்பட்டுள்ளன:—

தினந்தோறும் 270 கிலோ மீட்டர்களுக்கு மேற்படாமல் பயணம் செய்யும் பேருந்துகளுக்கு.	காலாண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 50-லிருந்து ரூ. 60-ஆக.
தினந்தோறும் 270 கிலோ மீட்டர்களுக்கு மேற்பட்டு பயணம் செய்யும் பேருந்துகளுக்கு.	காலாண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 55-லிருந்து ரூ. 65-ஆக.

1971 சூலை 21]

நகராட்சி எல்லைகளுக்குள் ஓடும்பகர்ப் பேருந்துகளின் வரி வீதங்களிலும், நகராட்சி எல்லைகளில் பாதுகாப்பு, அதற்கப்பால் பாதுகாப்பும் உள்ள நகர்ப்பணி வழித்தடங்களில் ஓடும் பேருந்துகளின் வரி வீதங்களிலும் மாற்றம் ஏதும் இல்லை. சரக்கு வண்டிகளின் எடை சரக்கேற்றிய நிலையில் 12,192 கிலோ கிராமிலிருந்து 15,240 கிலோ கிராமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளதால், சரக்கு வண்டிகளின் வரி வீதங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு திருத்தி அமைக்கப் பட்டுள்ளன :-

வண்டிகளின் வகை.

சரக்கு வண்டிகள் (தொடர் வண்டிகள் நீங்கலாக).

		வரி வீதம். ரூ. காசு.
10,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால், 12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	12,000 கிலோ	825 00
12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 12,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	12,500 கிலோ	865 00
12,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	13,000 கிலோ	905 00
13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 13,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	13,500 கிலோ	945 00
13,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 14,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	14,000 கிலோ	985 00
14,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 14,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	14,500 கிலோ	1,025 00
14,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாமல்.	15,000 கிலோ	1,065 00
15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படுவது	15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டுள்ள ஒவ்வொரு 250 கிலோ கிராம்	1,065 00
		எடைக்கும் அதன் பகுதிக்கும் ரூ. 25 உடன் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டும்.

1969 சூன் திங்கள் 30-ம் நாள்வரை, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டு ஒன்றுக்கு தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கான வரி வீதம் ரூ. 30-ஆக இருந்தது. 1969 சூலைத் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து இந்த வரி வீதம் காலாண்டிற்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 50-ஆக உயர்ந்தது. முறையான பேருந்துகளுக்கும் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கும், இடையே வேண்டாத போட்டியைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும், தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் தவறாகப் பயன்படுத்தப்படுவதை நிறுத்தவும் தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளின் வரி வீதம் 1970-ல் காலாண்டு ஒன்றுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 100-ஆக உயர்த்தப்பட்டது. தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உரிமையாளர்கள் ரிட் மனு ஒன்று தாக்கல் செய்ததன்பேரில், இந்த வரி வீதம், செல்லாதென உயர்நீதிமன்றம் குறிப்பிட்டு தனிப்பட்ட சீர்வசதிப் பேருந்துகளுக்கு இருக்கை

[1971 சூலை 21]

ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்கு உள்ள வரி வீதம் பழைய கட்டண வீதமாகிய ரூ. 30-ஆகவே வசூலிக்கப்படவேண்டும் என்றும் ஆணை பிறப்பித்தது. தலைமை நீதிமன்றத்திற்கு மேல்முறையீடு செய்வதென அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

வருவாய்.

1970 ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளிலிருந்து 1971 மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் வரை ரூ. 21.81 கோடி வருவாய் கிடைத்தது ; முந்தைய ஆண்டில் (1969-70) இந்த வருவாய் ரூ. 19.46 கோடியாக இருந்தது.

செயற்குறிப்புகள்

மாநிலங்களுக்கிடையிலான கீழ்க்காணும் செயற்குறிப்புகள் பரிசீலனையில் உள்ளன:—

(1) ஒருமுனை வரி செலுத்தி ஓட்டப்படுவதற்கு தமிழ்நாடு, மைசூர், ஆகிய ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் லாரிகளின் எண்ணிக்கையை 1,000-லிருந்து 1,100 ஆக அதிகப்படுத்தும் செயற்குறிப்புகள்.

(2) ஒருமுனை வரி செலுத்தி ஓட்டப்படுவதற்கு தமிழ்நாடு, கேரளா, ஆகிய ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் தற்போதுள்ள வாடகை லாரிகளின் எண்ணிக்கையை 800-லிருந்து 900-ஆக அதிகப்படுத்தும் செயற்குறிப்பு.

(3) ஒருமுனை வரி செலுத்தி ஓட்டப்படுவதற்கு தமிழ்நாடு, கேரளா ஆகிய ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் தற்போதுள்ள வாடகை காரின் பங்களாவை 250 லிருந்து 350 ஆக அதிகப்படுத்தும் செயற்குறிப்பு.

(4) ஒருமுனை வரி செலுத்தி ஓட்டப்படுவதற்குத் தமிழ்நாடு புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே ஓடும் வண்டிகளுக்கு மேலொப்பமிட்டும் அனுமதிச் சீட்டு வழங்கும் செயற்குறிப்பு.

(5) தமிழ்நாடு, மைசூர், ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே ஓடும் பேருந்துகளுக்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகளைப் பகிர்ந்துகொள்ளும் செயற்குறிப்பு இன்னும் முடிவாகவில்லை.

முடிவுரை.

சட்டமன்றப் பேரவையில் நடக்கும் விவாதத்தின்போது போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்தும் வகையில் தெரிவிக்கப்படும் கருத்துக்களை அரசு வரவேற்கும். மொத்தத்தில், அண்மை ஆண்டுகளில் சாலைப் போக்குவரத்து படிப்படியாக நெடுகிலும் மேம்பாடு அடைந்துள்ளது. வரும் ஆண்டுகளிலும் சீரான முன்னேற்றம் காணப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.



